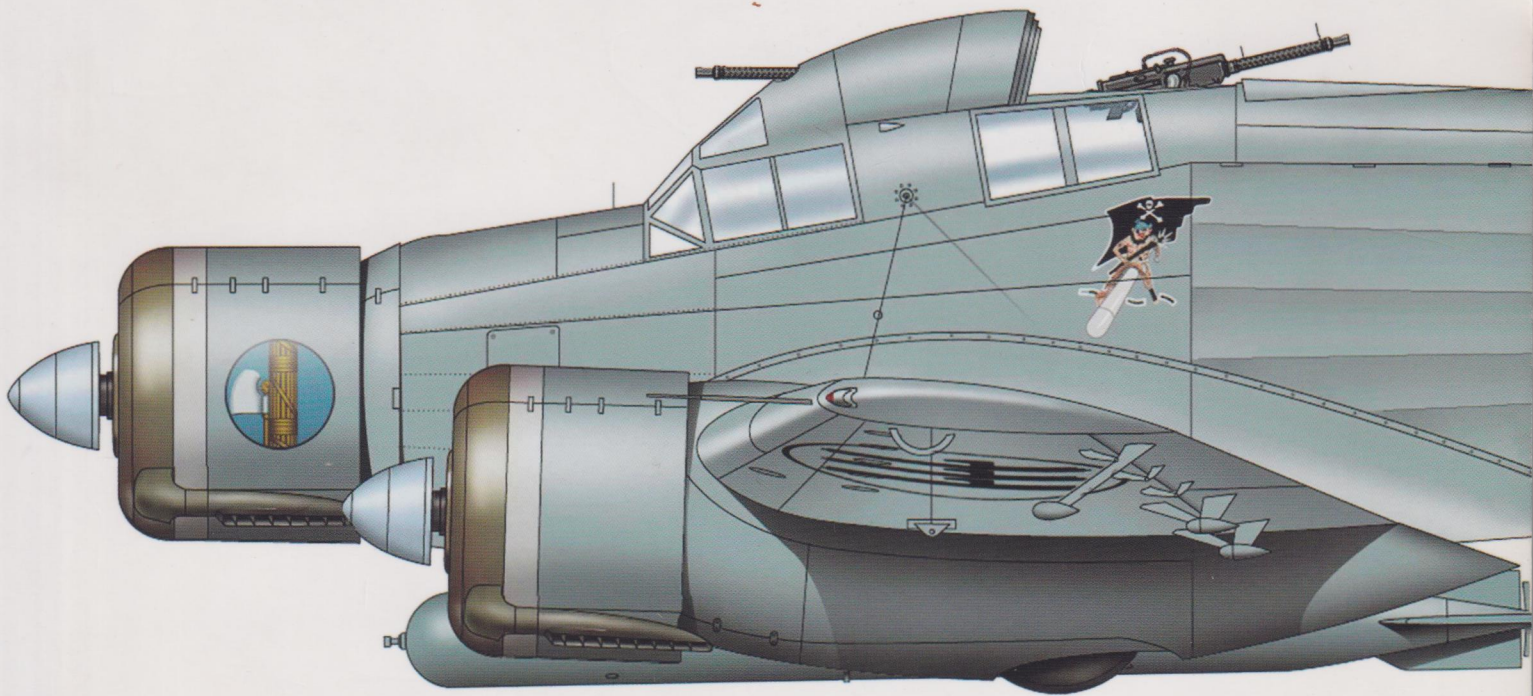


Pierluigi Moncalvo
Giovanni Massimello

Araldica della Regia Aeronautica

Volume secondo



Gruppo Modellistico Trentino
di studio e ricerca storica

**Pierluigi Moncalvo
Giovanni Massimello**

ARALDICA DELLA REGIA AERONAUTICA

VOLUME SECONDO

**impaginazione e grafica di
Claudio Pergher**

**disegni di Pierluigi Moncalvo
profili a colori di Richard J. Caruana**

**coordinamento e
supervisione editoriale di
Flavio Chistè e
Mirko D'Accordi**

Gruppo Modellistico Trentino di studio e ricerca storica

© Gruppo Modellistico Trentino di studio e ricerca storica
Trento, 2016

Nessuna parte dell'opera può essere riprodotta o memorizzata in sistemi di archivio o trasmessa in qualsiasi forma o mezzo elettronico, ottico, meccanico, registrazioni o altri, senza preventiva autorizzazione scritta da parte dell'Editore, a esclusione di brevi passaggi per recensioni editoriali

ISBN 978-88-98631-07-0

In copertina: disegno della parte anteriore dell'S.79 "283-3" M.M. 24370, recante l'insegna della 283ª Squadriglia Aerosiluranti, costituita da un pirata armato di una mazza chiodata, a cavallo di un siluro. Ai comandi di tale velivolo il tenente Guido Focacci effettuò il siluramento del piroscafo Empire Guillemot il 24 ottobre 1941. (disegno di Richard J. Caruana)

In ultima di copertina, in alto: il Leone di San Marco come apparso sugli Ansaldo A.120 dei Comandanti la 87ª Squadriglia "La Serenissima" negli anni '30. In basso: panoramica di parte degli stemmi trattati nel presente volume.

PREFAZIONE

Probabilmente chi rivolge il proprio interesse a un libro dedicato all'Araldica, in questo caso quello della Regia Aeronautica, immagina o desidera una specie di catalogo ove compaiano possibilmente in ordine numerico i vari contrassegni di Stormo, Gruppo o Squadriglia, magari sotto forma di disegno accompagnato dalla relativa foto di riferimento. Se da una parte tale impostazione per certi versi sarebbe ideale, in realtà non è altrettanto facile la sua attuazione per i motivi che cercheremo di esporre.

Per fare un esempio pratico, nel presente volume è trattato lo stemma del 1° Stormo Caccia. Se tale insegna venisse riprodotta sulla base di una sola foto, innanzitutto si creerebbe il problema della scelta sia dell'epoca che dello stile della riproduzione, quindi dovendo obbligatoriamente soprassedere anche a un minimo della storia evolutiva e di stile avuta durante la vita operativa del Reparto, per non parlare della documentazione fotografica più o meno reperibile.

Ma non solo; se si prende, sempre per esempio, la situazione del 1° Stormo Caccia nel 1924, si scopre che è composto da quattro Gruppi per un totale di quindici Squadriglie, ognuna dotata di proprio distintivo (salvo la 91ª che ha il Grifo sul lato sinistro e il Cavallino sul destro) per cui si hanno complessivamente ben diciassette distintivi se si considera anche quello dello Stormo, costituito dall'Arciere "Incocca, Tende, Scaglia".

Ovviamente, questa situazione è variata anche di molto negli anni successivi per spostamenti di unità come cessioni o acquisizioni all'interno dello Stormo, per non parlare del cambio di stemmi ad esempio nel corso degli anni presso una stessa unità.

Se a questo si aggiunge, più in generale, che si conoscono immagini di stemmi apposti sui velivoli, ma non l'effettiva appartenenza, così come stemmi proposti ma mai applicati effettivamente, ecco che il quadro si complica molto impedendo, di fatto, un lavoro con una impostazione ordinata e organica.

Va poi considerato che la documentazione riguardante alcuni reparti o periodi è andata persa per cause varie lasciando vuoti non sempre colmabili. Di conseguenza, la scelta di trattare le varie unità che hanno fatto parte della R.A. sulla base della documentazione che via via si riesce a raccogliere tramite l'aiuto di appassionati e amici è la strada che abbiamo ritenuto più logica e realizzabile, nella speranza di accrescere l'interesse sull'argomento che, piaccia o meno, fa comunque parte della nostra storia non soltanto aeronautica, ma degli uomini che in essa hanno servito e operato.

Ovviamente, si può sempre fare di più e meglio, specie se vi è interesse nell'approfondire e migliorare le cose. Qualche risultato lo si è avuto rispetto il precedente volume o la preventiva pubblicazione sul Notiziario G.M.T., sia come reperimento di ulteriore materiale, sia nell'accertamento o identificazione di uno stemma o situazione a volte anche semplicemente tramite una foto che presa singolarmente potrebbe apparire, a chi non addentro all'argomento, di scarsa importanza.

Di conseguenza, chiunque ritenga di avere suggerimenti o materiale di qualche utilità seppur in qualità non eccelsa, non abbia timore nel proporlo alla redazione del G.M.T. in quanto è meglio il superfluo che una informazione mancata.

Pierluigi Moncalvo

PRESENTAZIONE

Il secondo volume di questa serie prosegue nella descrizione di alcuni dei numerosi emblemi comparsi sui velivoli dell'aviazione italiana, prevalentemente nel periodo di esistenza della Regia Aeronautica, dal 1923 al 1946.

Lo scopo ultimo di questo lavoro non è soltanto quello di presentare dettagliate illustrazioni, le più fedeli possibile, delle insegne che la fantasia degli autori originali, quasi sempre anonimi, ha prodotto, ma anche quello di ricostruire, nel sottofondo, una storia "a colori" della Regia Aeronautica, attraverso le vicende dei reparti che quelle insegne, spesso cariche di gloriose tradizioni, hanno inalberato. Abbiamo insomma cercato di collocare l'araldica della Regia nel suo contesto storico, citando anche qualche nome, tra i molti che meritano certamente di essere ricordati, dei protagonisti di questa storia.

Il punto di partenza per la descrizione di un singolo emblema consiste sempre nella ricerca di documenti originali, essenzialmente fotografici, che mostrino con chiarezza le insegne che vengono descritte, onde consentire la loro riproduzione a colori con la maggior precisione possibile. Ci fa piacere sottolineare che molti di questi documenti ci sono pervenuti grazie al graditissimo aiuto di molti amici che hanno messo a disposizione quanto conservato nei loro archivi. Gran parte di ciò che appare in queste pagine è pertanto dovuto al loro generoso spirito di collaborazione.

Pierluigi Moncalvo e
Giovanni Massimello

RINGRAZIAMENTI

Un ringraziamento particolare va all'amico Giorgio Apostolo, la cui notevole collezione di fotografie aeronautiche è costantemente fonte di preziosa documentazione, così come ad Angelo Emiliani, Roberto Gentilli ed Enrico Leproni, sempre disponibili mettere a disposizione il ricco contenuto dei loro archivi.

Siamo molto grati anche a Giorgio Catellani per gli approfondimenti e le costruttive puntualizzazioni.

Ancora un grazie sincero, sperando di non dimenticare nessuno tra quelli che ci hanno generosamente aiutato, fornendo spesso una tessera particolarmente utile per completare il mosaico di una ricerca, a Gregory Alegi, Roberto Bassi, Raul Bersani, Fabio Bianchi, Stefaan Bouver, Gianandrea Bussi, Fulvio Chianese (Associazione Culturale 4° Stormo Gorizia), Flavio Chistè, Fabio Morlacchi, Mirko D'Accordi, Ferdinando D'Amico, Francesco D'Amico, Andrea Degl'Innocenti, Giorgio Di Giorgio, Antonio Duma, Giancarlo Garelo, Daniele Gatti, Marco Gueli, Antonio Inguscio, Stefano Lazzaro, Giovanni Merigo, Alessio Meuti, Manlio Palmieri, Ferdinando Pedriali, Claudio Pergher, Sergio Santoro, Alberto Spaziani, Ludovico Slongo, Riccardo Trotta, Gianni Tugliani, Paolo Varriale.

Un commosso pensiero ai compianti Angelo Brioschi e Carlo Lucchini.

LA 32^a SQUADRIGLIA RICOGNIZIONE SVA



Padova, maggio 1924.
Foto ricordo del personale in
forza alla 32^a Squadriglia.
Il nono in piedi da sinistra è
il tenente Alfredo Morlacchi.
Sulla fusoliera dello SVA 10
con matricola 24306 è visibile
lo stemma della Squadriglia.
(Archivio Fabio Morlacchi via
Giorgio Apostolo)

La 32^a Squadriglia ha una lunga storia, iniziata nel lontano 1916 e proseguita fino alla seconda guerra mondiale. Nel corso della propria vita ha cambiato più volte denominazione, sede e, naturalmente, dotazione di velivoli. Anche la sua araldica, come vedremo, ha subito più di un cambiamento. In questo breve lavoro ci occuperemo in particolare dell'inedito stemma relativo al periodo in cui è stata dotata di SVA 10.

Costituita a Villaverla il 15 aprile 1916, nel corso della prima guerra mondiale, la 32^a Squadriglia Farman (già 12^a Squadriglia Aviatori sul campo di Asiago) aveva in dotazione i Farman da 100 hp. Nel mese successivo l'unità venne inquadrata nel VII Gruppo. I suoi



Un primo piano ove si distin-
gue bene lo stemma della 32^a
Squadriglia. Purtroppo non è
possibile appurare il numero
individuale del velivolo ritratto.
(Archivio Giorgio Catellani)



Farman vennero poi dotati di motore Colombo da 120 hp e su questi velivoli il reparto svolse un'intensa attività bellica.

Trasferita nel luglio 1917 a San Pietro in Gù, la 32^a Squadriglia ricevette gli S.P.3, per essere poi riequipaggiata nell'aprile 1918 con i nuovi SIA 7b, i quali non diedero buona prova di sé a causa di debolezze strutturali; per questa ragione passò ai Pómilio PD, anch'essi non esenti da difetti. Al termine della guerra la 32^a Squadriglia si trovava a San Pietro in Gù con sette Pomilio PE efficienti.

Aveva compiuto nel corso della guerra circa 850 voli bellici e diversi suoi piloti furono decorati di medaglie d'argento e di bronzo al valor militare. Nel marzo 1919 ricevette gli SVA e si spostò a Fossalunga sempre facendo parte del VII Gruppo. A fine anno si trovava a Campoformido e il 20 dicembre 1920 venne sciolta.

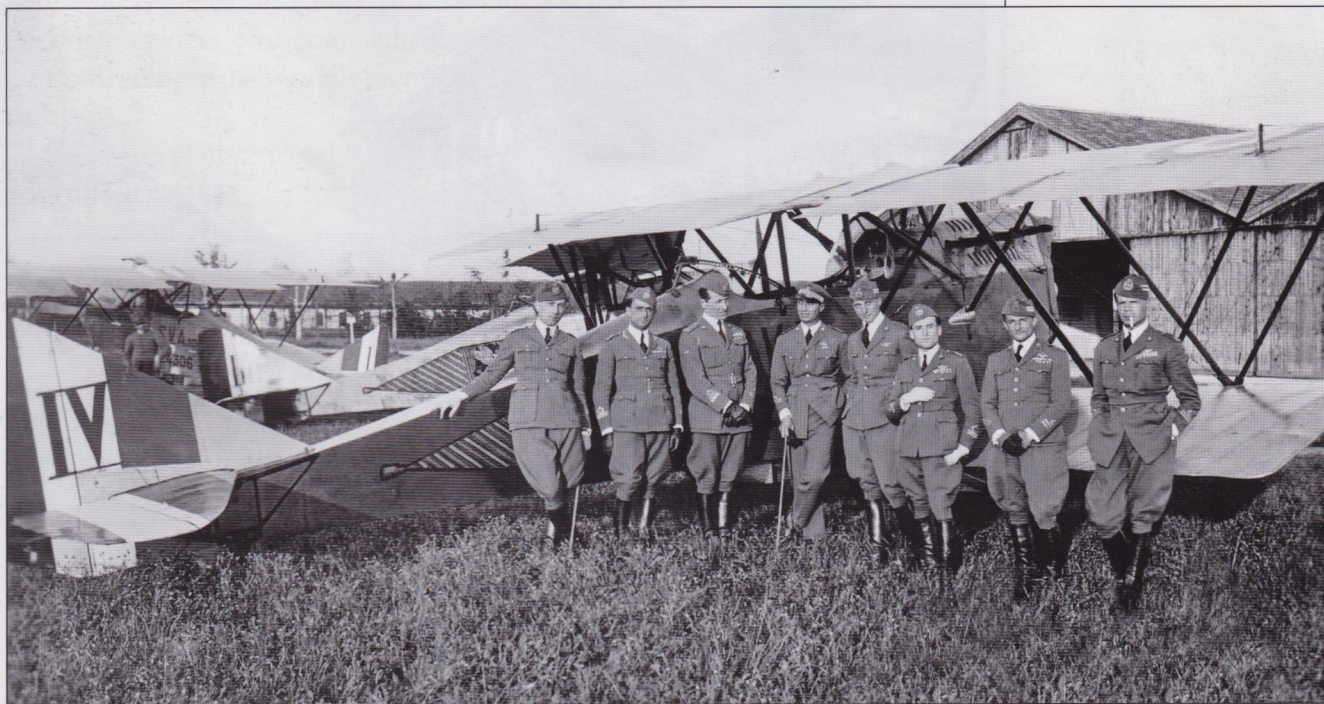
Nel 1921 la 32^a Squadriglia iniziò una seconda vita. Infatti, il 1° giugno la 58^a Squadriglia SVA, dotata appunto degli SVA 10, assunse a Padova la denominazione di 32^a Squadriglia Aeroplani e successivamente quella di 32^a Squadriglia Ricognizione.

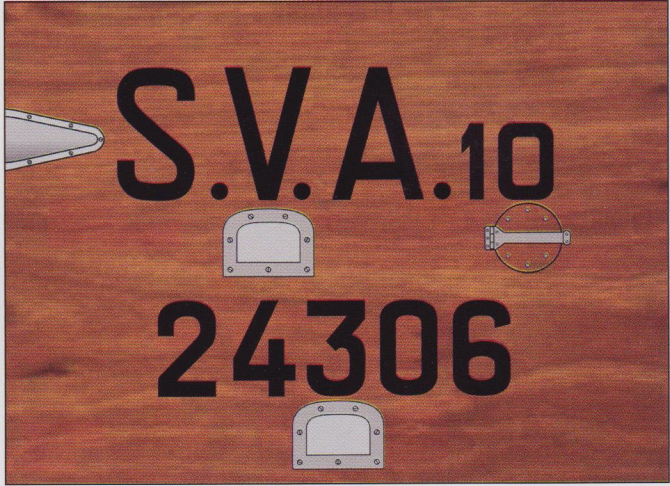
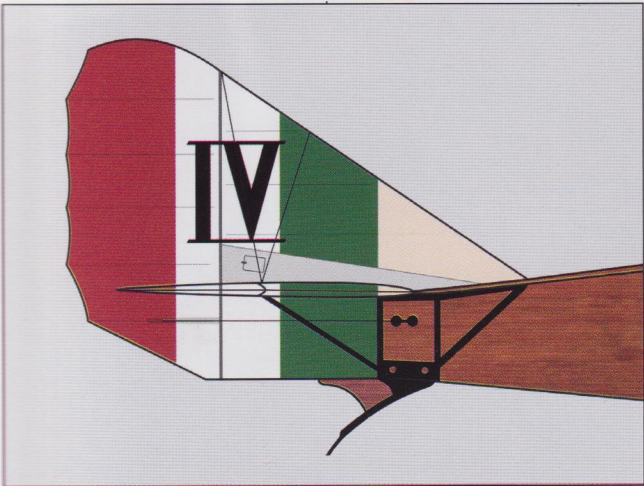
Nel 1924, quando già era stata fondata la Regia Aeronautica, era ancora dotata di SVA 10, ma nel corso dell'anno iniziò a ricevere gli Ansaldo A/300. A fine anno, quando si spostò a Verona Boscomantico, entrando a far parte del 15° Gruppo del 21° Stormo, era totalmente equipaggiata di quest'ultimo tipo di aeroplani.

Come accennato, la 32^a Squadriglia prese poi parte alla seconda guerra mondiale: al momento dell'entrata in guerra dell'Italia era inquadrata, come tutti i reparti di Ricognizione, nell'Aviazione Ausiliaria per il Regio Esercito; apparteneva al 15° Gruppo del 22° Stormo Osservazione Aerea; era dotata di bimotori Caproni Ca 311 e si trovava a Udine.

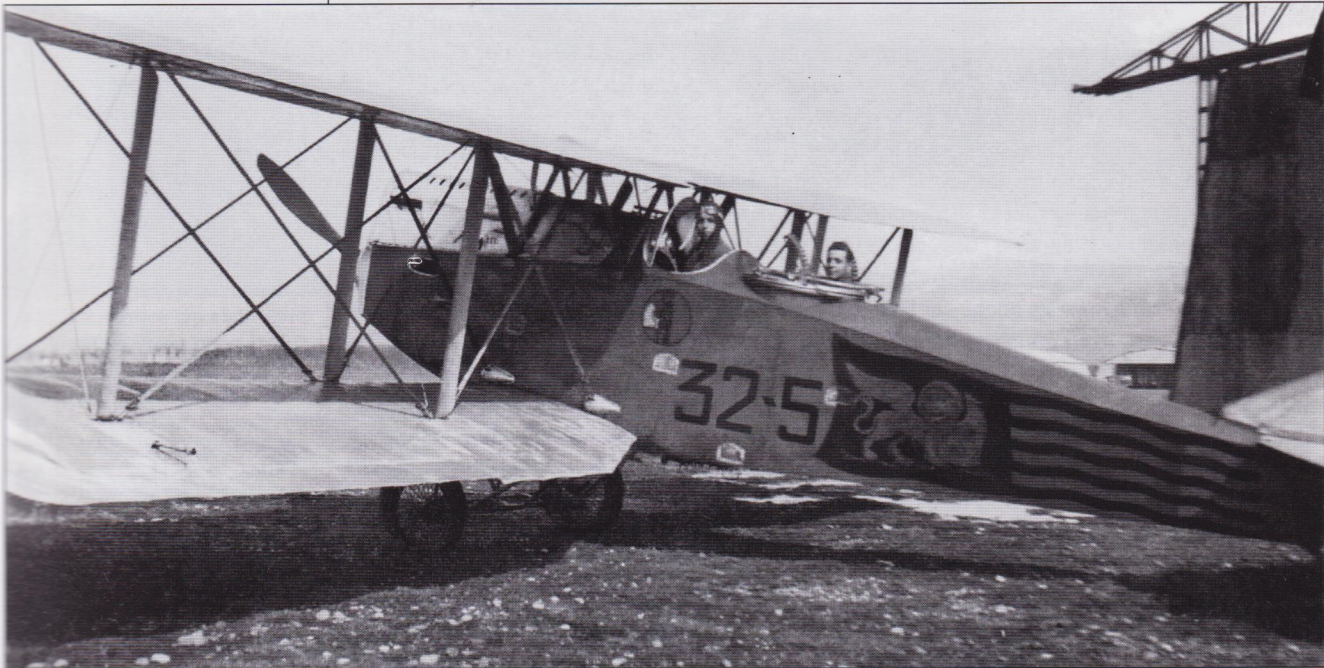
Sopra: il disegno che riproduce lo stemma e i dati matricolari del velivolo alla foto precedente. I colori, in mancanza di dati certi, sono ipotetici.

Sotto: bella foto ove sono ritratti gli ufficiali della 32^a Squadriglia. Il tenente Alfredo Morlacchi è il quarto da destra. Sullo sfondo a sinistra si nota il velivolo recante la matricola 24306 e il numero I. Come si può notare i velivoli della Squadriglia, oltre la matricola, si distinguono dal numero individuale in caratteri romani sulla deriva. Sulle ali superiori compaiono le coccarde nazionali. Notare come i gagliardetti presenti sui due velivoli in primo piano si discostino fra loro nello spessore e numero della barre. Lo stemma in fusoliera appare speculare, ovvero sempre rivolto verso l'avanti. (Archivio Fabio Morlacchi via Giorgio Apostolo)

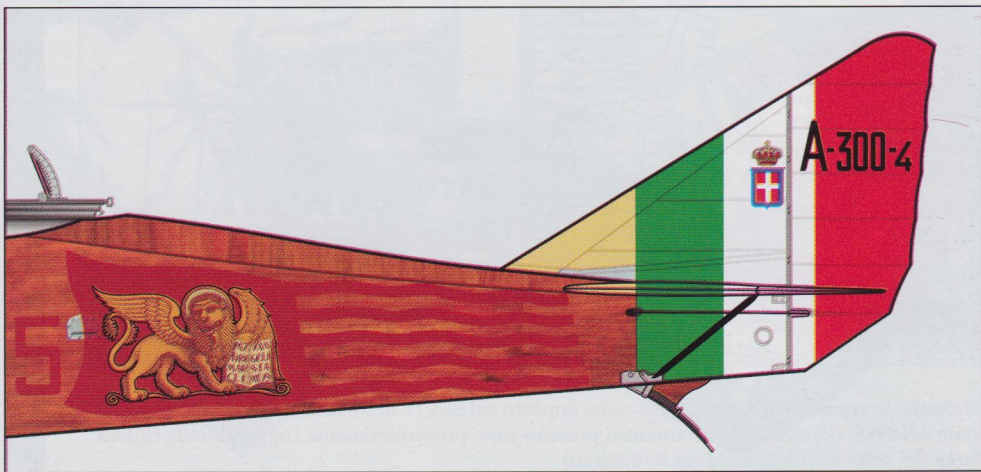




Sopra a sinistra: disegno illustrante gli impennaggi del velivolo in primo piano nella foto precedente. Sopra a destra: riproduzione dei dati matricolari del velivolo 24306, contraddistinto dal numero individuale I in carattere romano (vedi a sinistra foto pagina precedente in basso). Notare come lo stile delle lettere e numeri si discosti notevolmente dal velivolo immatricolato 24317.



Un Ansaldo A300/4 ripreso a Boscomantico. Il terreno brullo e il fascio rivolto in avanti fanno supporre il periodo invernale 1927/28 o successivo. In fusoliera è presente lo stemma della Serenissima, adottato quale distintivo del 15° Gruppo da R.T., in ottemperanza al disposto del Foglio d'Ordini n. 10 del 5/4/1927.



A destra: disegno parte posteriore fusoliera del velivolo sopra ritratto con relativi contrassegni.



Dalle note storiche che precedono si può intuire che la 32ª Squadriglia del periodo della Grande Guerra non mantenne le proprie tradizioni nel dopoguerra. Infatti, la prima adottò uno stemma costituito da un Cupido con cappello a cilindro e frak, mentre quella successiva, oggetto di questa trattazione, appose sugli SVA 10 in dotazione una specie di gagliardetto sul quale appare un centauro alato con fiaccola. Non abbiamo notizia dell'ideatore, mentre la fiaccola richiama evidentemente il compito della ricognizione. Oltre a presentare un'insegna praticamente inedita, riteniamo possa costituire ulteriore interesse il fatto che sia apparsa sulle fusoliere di velivoli SVA 10, di norma abbastanza poveri di stemmi. Non risulta che questa insegna sia poi stata apposta anche sugli Ansaldo A/300, mentre ne è documentato il Leone di San Marco, ovvero lo stemma normalmente conosciuto quale emblema della 87ª Squadriglia "Serenissima", come si può vedere nella foto dell'Ansaldo A300/4 alla pagina precedente. La motivazione è dovuta al disposto del Foglio d'Ordini n. 10 del 5/4/1927 (Distintivi di Gruppo e Numerazioni di Squadriglia) che stabiliva un unico distintivo di Gruppo; di conseguenza l'immagine in oggetto va datata posteriormente a detta direttiva e denota come la 32ª e la 87ª Squadriglia, unitamente alla 35ª, facessero parte dello stesso 15° Gruppo da Ricognizione.

In seguito, sui velivoli della 32ª Squadriglia apparve il distintivo del reparto di appartenenza, il 15° Gruppo; si tratta della nota insegna dello Scorpione, che ritroveremo, parecchi anni dopo, sulle derive dei Ca. 311 della seconda guerra mondiale. (Vedi "Araldica della Regia Aeronautica" - Volume I - pag.13 e segg.)

Qui sopra: riproduzione del distintivo e numerazione velivolo della foto alla pagina precedente.

In basso a sinistra: la foto presentata qui sopra è inserita solo per completezza d'informazione in quanto l'insegna è al di fuori del periodo di specifico interesse di questo volume, ovvero l'Araldica della R.A. Oltre al fatto che fra la 32ª Squadriglia della 1ª G.M.e quella postbellica non vi era alcuna parentela se non la numerazione e la specializzazione. (Foto archivio A. Casirati)



A destra: lo stemma del Cupido così come apposto sul SIA 7b in forza alla 32ª Squadriglia nell'estate del 1918. Gli elementi scaramantici presenti sono presumibilmente suggeriti dalla cattiva fama del velivolo. (Foto archivio A. Casirati)



IL 1° STORMO CACCIA TERRESTRE

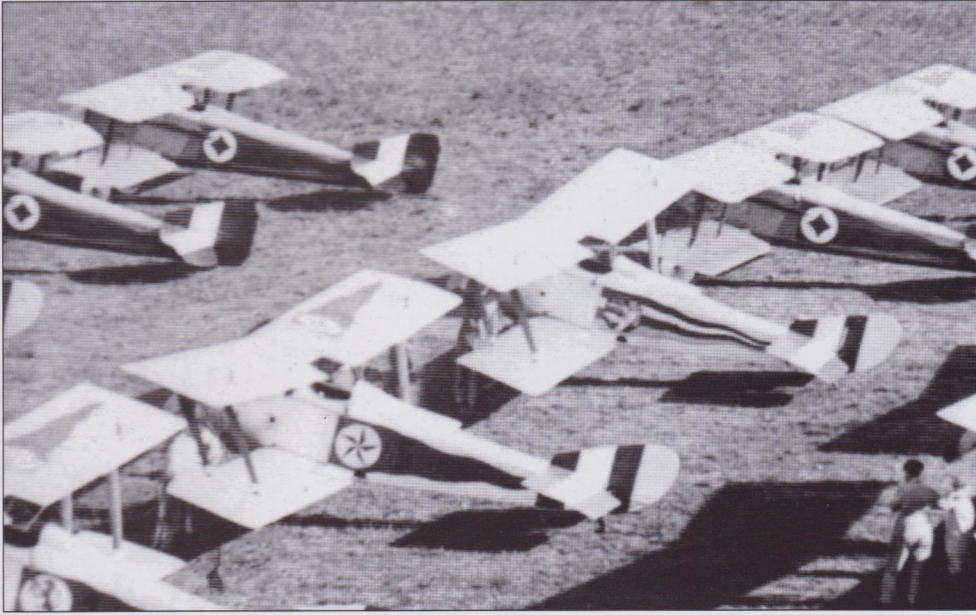


Foto tecnicamente perfetta del giovane sottotenente Giovanni Battista Lucchini a bordo di un FIAT CR.20 Asso della 79ª Squadriglia. Notare la fotomitragliatrice sulla semiala inferiore utilizzata per le esercitazioni di tiro e, fatto alquanto insolito, lo stemma del 1° Stormo Caccia con un bordo colorato. (Archivio Giovanni Massimello)

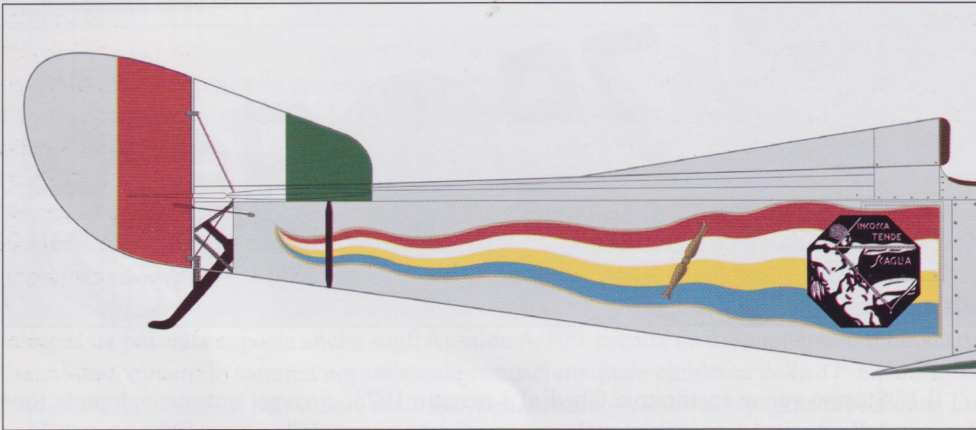
Disegno a sinistra: questa versione dello stemma del 1° Stormo Caccia Aeroplani da Caccia, apparsa soltanto su documenti cartacei, come le cartoline di reparto, per la forma e il colore farebbe pensare a qualche influenza ispirata dallo stemma della 71ª Squadriglia Caccia, facente parte del 1° Stormo, XVII° Gruppo, che tuttavia presentava un centauro alato nell'atto di aver scagliato una freccia e un motto diverso. Disegno a destra: lo stemma della 71ª Squadriglia Aeroplani da Caccia che presenta qualche similitudine con la versione del 1° Stormo Caccia illustrato nel disegno precedente, così come appariva sulle fusoliere degli Hanriot HD.1 in dotazione a detta unità.

Il 1° Stormo venne costituito a Ghedi il 7 maggio 1923, circa sei settimane dopo la fondazione della Regia Aeronautica, quale prima unità operativa della nuova forza armata. Non è questa la sede per descrivere la lunga e intensa storia di questo reparto, cercheremo, tuttavia, di farne una breve sintesi, seguendo la traccia del suo inconfondibile distintivo, quello dell'arciere alato.





A sinistra: Lonate Pozzolo, 11 giugno 1925; al centro dell'immagine compare l'Hanriot del Comandante di Stormo. Il guidone (o fiamma, come veniva definito all'epoca) reca i colori dei quattro Gruppi che costituivano lo Stormo. Compare soltanto in fusoliera, e non ripetuto sull'ala destra come si nota sugli altri velivoli. In basso a sinistra si nota un Hanriot col Leone della 72^a Squadriglia seguito da uno con la stella dell'80^a, e quindi gli Spad VII col rombo o Asso di quadri della 83^a.



Disegno a sinistra: riproduzione parziale del lato destro dell'Hanriot HD.1 del Comandante del 1° Stormo Aeroplani da Caccia. Lo stile dello stemma è ripreso da una pubblicazione edita nel novembre 1926. Il bastone di comando era solitamente posto in posizione leggermente più avanzata e rivolto nell'altro senso, ma in questo caso si è interpretato come tale un segno obliquo che appare nella foto precedente. I colori presenti sul guidone sono, partendo dall'alto: il rosso del XVII^o Gruppo, il bianco del VI^o, il giallo del XXIII^o e l'azzurro del XIII^o.

Durante i primi quattro anni di vita la composizione e la sede del reparto mutarono frequentemente in considerazione della costituzione di nuovi stormi da caccia formati spesso con contributi forniti dallo stormo fondatore. Inizialmente questo era formato dal 6° Gruppo di Aviano, dal 13° di Venaria Reale e dal 23° di Cinisello, dotati di Hanriot Hd 1, SPAD VII e SPAD XIII. Nel maggio 1924 lo Stormo si trasferì a Lonate Pozzolo, nella brughiera milanese, dove ricevette i Nieuport 29. Nel 1926 giunsero finalmente al reparto velivoli di nuova generazione, i Fiat CR.1, capostipiti di una serie di biplani che caratterizzarono l'unità fino alla seconda guerra mondiale.



A lato: interessante foto di un Ansaldo AC.2 in dotazione al Comando del 1° Stormo Caccia ripreso presso l'aeroporto "Ferdinando Bonazzi" a Campofornido. In fusoliera sono visibili sia le bande colorate dei Gruppi che lo costituivano, sia il bastone di Comando. (Archivio Raul Bersani via Associazione Culturale 4° Stormo)



Sopra: bel primo piano del velivolo alla foto precedente. L'immagine si riferisce molto probabilmente ai primi mesi del 1927 quando il 1° Stormo Caccia era costituito dai soli Gruppi VI° e XVII°, avendo "perso" il XXIII° che era confluito nel 2° Stormo Aeroplani da Caccia. Infatti in data 1 febbraio 1927 il 1° Stormo Aeroplani da Caccia viene trasferito (Foglio d'Ordini n° 25 del 10/12/1926) da Lonate Pozzolo a Campoformido al comando del Colonnello Luigi Govi ed è costituito da: Comando di Stormo, Compagnia Stazionaria, VI° e XVII° Gruppo Caccia. Le bande colorate in fusoliera sono rosso (quella posteriore mostra delle "incertezze" di apposizione segno di una copertura del giallo preesistente) e bianco, ovvero i colori dei due Gruppi in forza al 1° Stormo Caccia in quel periodo. (Archivio G. Polidori via Gregori Alegi)

Bozzetti presenti nell'archivio dell'Ufficio Storico Stato Maggiore AM, riguardanti i distintivi di Gruppo del 1° Stormo Caccia in scala 1:8, come richiesto dal Foglio d'Ordini N. 10 del 5 aprile 1927 che li istituiva. Notare come nella proposta l'Arciere del XVII° Gruppo figurò indicato in campo rosso. (Foto Giovanni Massimello)

Disegno sotto: riproduzione particolare della fiancata sinistra dell'Ansaldo AC.2 ritratto nelle due immagini precedenti. In questo caso i colori sono quelli dei Gruppi che costituivano il 1° Stormo quando ancora di base a Lonate Pozzolo nel 1926.



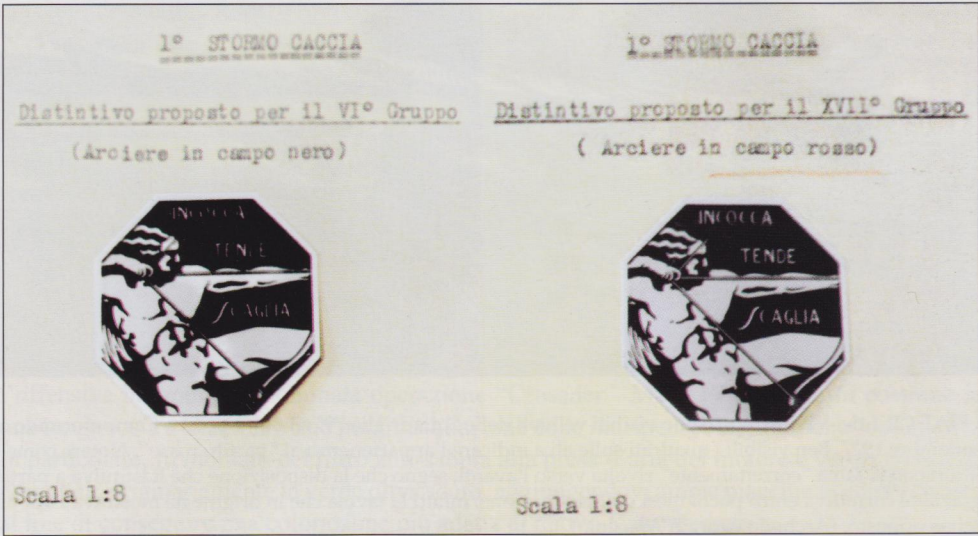
Nel febbraio del 1927 lo Stormo assunse la sua configurazione stabile, sia come sede che come reparti componenti: formato dai Gruppi 6° e 17° si trasferì, infatti, a Campoformido. Col passare del tempo Campoformido divenne praticamente sinonimo di "1° Stormo" e i due Gruppi, composti rispettivamente dalle Squadriglie 79ª, 81ª, 88ª e 71ª, 72ª, 80ª, costituirono l'ossatura definitiva del reparto (con una piccola eccezione che vedremo in seguito).

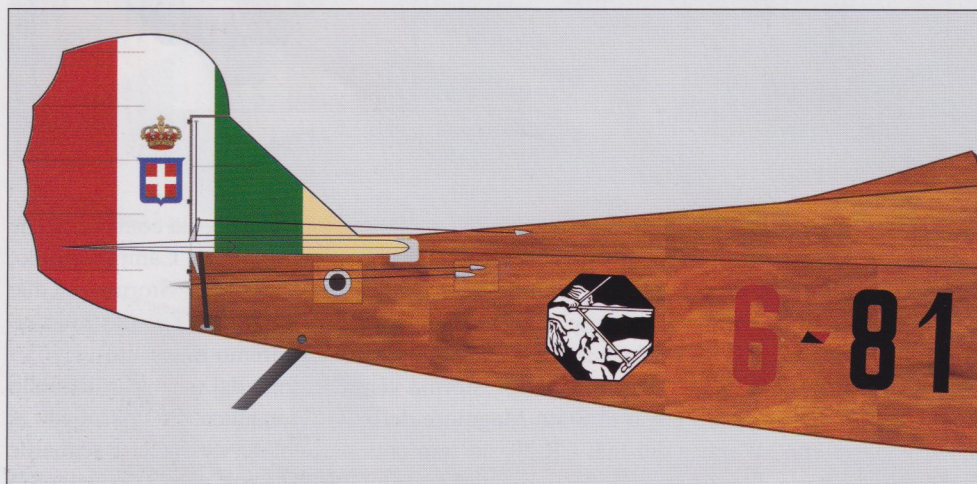
Il 1° settembre del 1928 il comando del 1° Stormo venne assunto dal tenente colonnello Rino Corso Fougier, futuro Capo di Stato Maggiore della R.Aeronautica. Fougier diede al suo reparto, dotato all'epoca dei Fiat CR.20, un'impronta particolare, destinata a segnarne fortemente la storia. L'enfasi dell'addestramento venne infatti posta sull'acrobazia aerea sia individuale che collettiva, trasformando i piloti di Campoformido in quelli che divennero, per definizione, gli "acrobati del cielo".

Negli anni '30 pattuglie del 1° Stormo parteciparono a numerose manifestazioni aeree in Italia e all'estero, suscitando ovunque convinta ammirazione. I velivoli in dotazione divennero via via i CR.Asso, i CR.30 e, infine, nel 1935, i CR.32.

Ma la fase delle pacifiche manifestazioni aeree stava per finire: a partire dal 1936 una significativa aliquota di piloti e specialisti del 1° Stormo venne inquadrata nell'Aviazione Legionaria per prendere parte alla Guerra di Spagna (1936-1939).

Il 3 giugno 1940 scattò il Piano di Radunata 12, preludio dell'entrata in guerra dell'Italia. Si verificò a questo punto l'unica breve eccezione nella composizione dello Stormo: il 6° Gruppo, nel frattempo dotato di Macchi C.200, venne trasferito a Catania operando come





Sopra: dal 14 al 25 settembre il 1° Stormo partecipa alle Manovre Aeree che si svolgono in Veneto. Nelle due foto sono ritratti i tre FIAT CR.1 appartenenti alla 81ª Squadriglia dislocati temporaneamente sul campo di San Pietro in Campo (Belluno) per operare in tale occasione. Sull'ala superiore si notano i quadrati che indicano l'appartenenza al "partito rosso". (Archivio Raul Bersani via Associazione Culturale 4° Stormo)

A lato: riproduzione parziale lato destro della fusoliera di uno dei CR.1 alla foto precedente. Sull'altro lato i codici risultavano essere "81-6".

reparto autonomo, mentre il comando dello Stormo, agli ordini del colonnello Mario Piccini, si trasferì a Trapani, prendendo alle dipendenze, oltre al 17° Gruppo dislocato a Palermo con gli antiquati CR.32, anche il 157° Gruppo (Squadriglie 384a, 385a e 386a) dotato di CR.42. Le prime missioni furono dedicate alla difesa della Sicilia e alle scorte a bombardieri e ricognitori in azione nell'area di Tunisi.



I FIAT CR.1 del VI° Gruppo (sono visibili velivoli delle Squadriglie 79ª ed 81ª) ripresi a Campofornido al rientro dalle manovre aeree del settembre 1927. Ben visibili i quadrati sulle ali a indicare l'appartenenza al "partito rosso". Notare come, in fusoliera, siano presenti i fasci littori con la lama "correttamente" rivolta verso l'avanti, segno che la disposizione che li istituiva a partire dal 1° marzo 1927 ebbe una integrazione correttiva entro pochi mesi dall'emanazione; infatti la tavola che in origine ne mostrava l'apposizione li raffigurava con la lama in senso opposto. (Archivio Giorgio Apostolo)

A lato e sotto: Campoformido, ultimo bimestre 1928. I FIAT CR.20 della 79ª e 81ª Squadriglia Caccia appena ricevuti in sostituzione dei FIAT CR.1. Sono i primi velivoli di questo tipo presi in carico dal 1º Stormo Caccia. (Archivio Roberto Gentili e Giorgio Apostolo).



Il 25 luglio il 157º Gruppo tornò a essere autonomo e il 6º Gruppo rientrò alle dipendenze del 1º Stormo, che riacquistò così la sua struttura tradizionale. Nel frattempo il 17º Gruppo era stato dotato di CR.42.

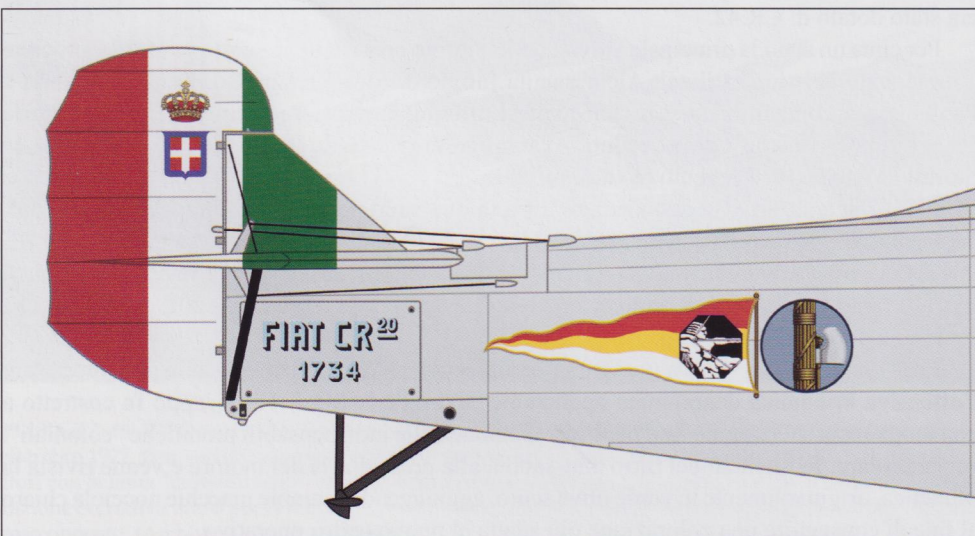
Per circa un anno la principale attività dello Stormo consistette in scorte su Malta e crociere a protezione dei cieli siciliani. Alcune unità furono dislocate a Comiso, Reggio Calabria e Pantelleria. I combattimenti nei cieli maltesi furono numerosi e insieme alle prime vittorie aeree si ebbero anche i primi caduti. Al termine di questo intenso ciclo fu conferita al 1º Stormo la Medaglia d'argento al valor militare.

Il 21 giugno 1941 il reparto rientrò a Campoformido per essere riequipaggiato. Inizialmente il velivolo destinato a sostituire i Macchi C.200 ed i Fiat CR.42 era il Reggiane RE 2001, ma i ritardi nella messa a punto di quest'ultimo costrinsero ad una revisione dei piani e il 17º Gruppo, ai primi di ottobre, iniziò a ricevere i nuovi Macchi C.202, seguito poche settimane dopo dal 6º Gruppo.

Lo Stormo era destinato a trasferirsi rapidamente in Africa Settentrionale per contrastare l'offensiva britannica denominata operazione "Crusader". Ma il 17º Gruppo fu costretto a una lunga sosta a Ciampino Sud per l'installazione delle indispensabili modifiche "coloniali". In particolare, fu montato del filtro anti-sabbia alla presa d'aria del motore e venne rivista la mimetica, originariamente in verde oliva scuro, aggiungendovi ampie macchie nocciola chiaro al fine di conseguire una colorazione più adatta al nuovo teatro operativo.



A sinistra: Campoformido 1930. Due immagini che si riferiscono al CR.20 MM 1734 del Tenente Colonnello Rino Corso Fougier, all'epoca Comandante del 1° Stormo Caccia. Sul lato sinistro del velivolo appare una "pergamena" ove purtroppo siamo riusciti a leggere soltanto le prime due righe in: 1° Stormo Caccia - "UDINE". In basso compare lo stemma della 81ª Squadriglia Caccia, mentre il disco superiore non lascia comprendere quale stemma si possa riferire. In fusoliera il guidone reca i colori dei tre Gruppi che in quel periodo componevano il 1° Stormo, ovvero il bianco (in basso) del VI°, il rosso (in alto) del XVII°, mentre non è del tutto certo il colore del IX° Gruppo. Dal confronto col blu di fondo del fascio in fusoliera, si è optato per il giallo. Notare anche come i dati matricolari sotto gli stabilizzatori orizzontali non siano in carattere bianco. (Archivio Marco Minio Paluello via Associazione Culturale 4° Stormo).



A fianco: riproduzione lato posteriore destro del FIAT CR.20 MM 1734 del Tenente Colonnello Rino Corso Fougier, come da foto precedente.

Nota:

Probabilmente potrà interessare i più giovani, ma anche altri, sapere che nel periodo fra le due guerre il tipo di emulsione fotografica maggiormente utilizzata era la ortocromatica che, non essendo sensibile al colore rosso, presentava il vantaggio di poter maneggiare il materiale sensibile con l'aiuto della luce rossa. Ovviamente nelle foto gli oggetti in tonalità rossa apparivano neri o comunque molto scuri. Per contro appariva scurito anche il giallo, mentre risultava schiarito l'azzurro o il blu. Per correggere tale tendenza a volte veniva utilizzato un filtro giallo (che ovviamente schiariva il giallo e scuriva l'azzurro) o più raramente un filtro giallo-verde.

Un'altra emulsione poco conosciuta e sovente confusa con l'ortocromatica era quella "comune", povera di sali d'argento e sensibile soltanto all'azzurro e il violetto. In questo caso anche il giallo appariva scuro al punto di apparire nero. Eclatanti, ad esempio, le foto degli Pfalz DIII appartenenti alla Jasta 10 ove il cofano motore nelle foto sembra nero, mentre con la cattura da parte inglese, a fine dicembre 1917, dell'esemplare 1370/17 in forza a tale unità, nel "report" relativo, corredato anche con un disegno a colori, si precisa come tale particolare in realtà fosse giallo. Ovviamente nel caso di questa emulsione non potevano essere utilizzati filtri di alcun genere.

Infine l'emulsione pancromatica che si può considerare la più moderna delle tre, ove finalmente il rosso appare solitamente più chiaro del verde e del blu. Le tonalità di grigio in questo caso sono più simili a quelle che si tende a vedere nella realtà, ma anche in questo caso non è semplice interpretare correttamente le reali tonalità di colore in quanto sovente potevano essere utilizzati dei filtri colorati; ad esempio il rosso, per dare maggior contrasto al cielo o il verde per schiarire il fogliame degli alberi. Il problema nell'uso di questi filtri colorati è costituito dal fatto che, ad esempio, non esisteva UN filtro rosso, ma dei filtri rossi in varie gradazioni secondo i risultati desiderati dal fotografo. Idem per gli altri colori. Si comprende quindi come sulla base di queste considerazioni, sia più facile in certi casi arrivare a escludere un colore piuttosto che interpretare correttamente le tonalità da una foto in bianco e nero.

Nei cieli udinesi, durante gli allenamenti per le acrobazie in formazione, non erano infrequenti le "toccate" più o meno serie fra i velivoli come denota questo FIAT CR.20 MM 1870 appartenente alla 88ª Squadriglia, VI° Gruppo Caccia. (Archivio Giorgio Apostolo)



Nel primo semestre del 1931 il 1° Stormo Caccia riceve i FIAT CR.20 Asso, ovvero motorizzati con un Isotta Fraschini "Asso" da 440 HP. Qui ritratto l'esemplare "88-7" con MM che pare essere 2027. (Archivio Giorgio Apostolo)



Il lungo ritardo fu il motivo - o forse il pretesto - per la sostituzione dello stesso Capo di Stato Maggiore, generale Pricolo, con l'ex-comandante del 1° Stormo, il generale Fougier. In ogni caso, il 25 novembre, il 17° Gruppo raggiunse la propria base di Martuba, mentre il 6° vi arrivò il 14 dicembre, insieme al nuovo comandante del 1° Stormo, tenente colonnello Alfredo Reglieri. I combattimenti iniziarono subito e manifestarono finalmente, rispetto agli avversari, una sostanziale parità di mezzi. Si dovettero purtroppo registrare anche dolorose perdite come quella del comandante del 6° Gruppo, tenente colonnello Vezio Mezzetti, caduto il 17 dicembre e insignito di Medaglia d'oro al valor militare. Nelle settimane successive lo Stormo seguì il progressivo arretramento delle nostre truppe, ricominciando poi, in febbraio, l'avanzata verso est. A metà giugno, dopo un'intensa campagna, il reparto venne rimpatriato, dopo aver lasciato al 4° Stormo, insieme ai velivoli superstiti, anche un'intera Squadriglia, l'88ª del capitano Dante Ocarso, che rimase in linea fino a metà luglio.

Dopo qualche mese di attività in territorio metropolitano, il 1° Stormo si trasferì, in dicem-

Sopra: insolitamente, su questo FIAT CR.20 Asso che pur appartiene chiaramente al 1° Stormo Caccia come denota la presenza dello stemma relativo, non figurano dati matricolari, mentre in fusoliera e sulle ali sono presenti della bande oblique azzurre con bordino bianco. (Archivio Franco Comelli via Associazione Culturale 4° Stormo).



Disegno dello stemma e i codici di appartenenza presenti sul velivolo che appare nella foto in apertura articolo (pag. 9), ovvero il FIAT CR.20 Asso del sottotenente Giovanni Battista Lucchini. Il bordino dorato è la scelta che si è ritenuto più logica in quanto tale colore nel caso della pellicola ortocromatica veniva decisamente scurito. L'alternativa avrebbe potuto essere il rosso, ma per quale motivazione?

Bella foto del FIAT CR.20 Asso "79-4" (VI° Gruppo Caccia) MM 2053, ritratto sull'aeroporto di Campoformido. Notare le estremità alari colorate che tuttavia non possono denotare l'appartenenza al Gruppo in quanto il colore del VI° era il bianco. (Archivio Roberto Gentilli).



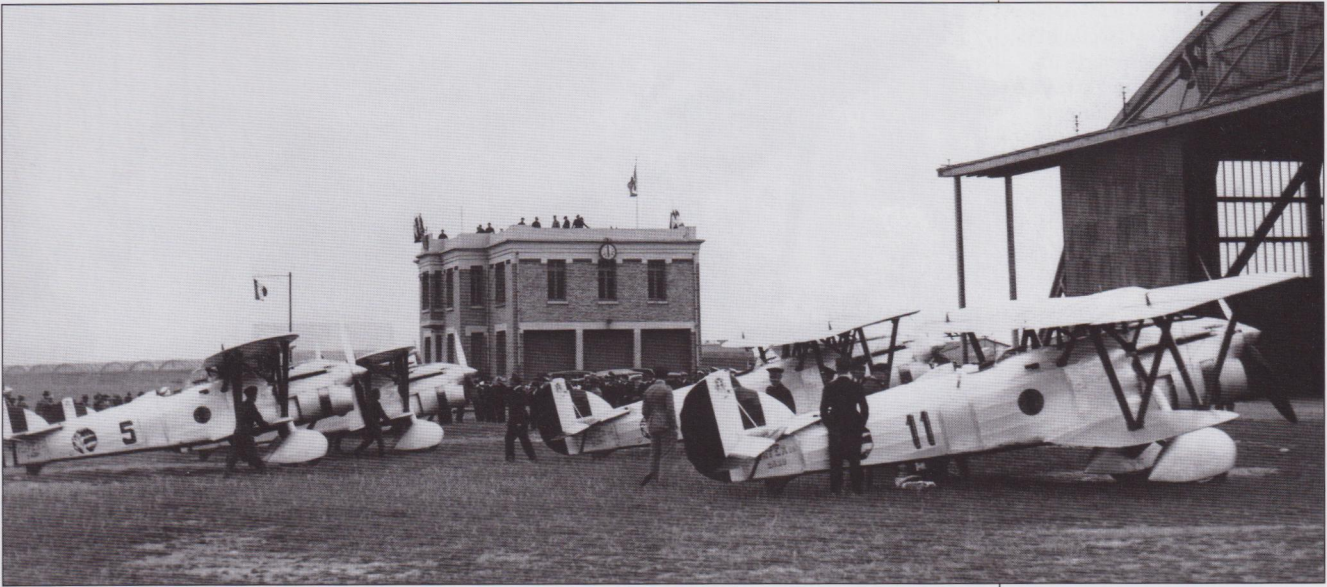
Sotto: altra foto di un FIAT CR.20 Asso in forza al VI° Gruppo Caccia, ma recante i codici della 81ª Squadriglia. (Archivio Giorgio Catellani)



bre, a Pantelleria, dedicandosi attivamente alla cruciale attività di protezione dei convogli, aerei e navali, per la Tunisia.

Fino ad aprile del 1943 il reparto, ora agli ordini del tenente colonnello Giuseppe Baylon, rimase in quel teatro operativo, distaccando frequentemente alcuni velivoli sul territorio tunisino. Dal mese di febbraio cominciarono ad arrivare al reparto i primi MC.205 che il 20 aprile sostennero il loro primo grande combattimento al largo di Capo Bon. In maggio lo Stormo si portò a Catania e quindi a Finocchiaro fino alla fine di giugno. Da lì rientrò a Ronchi dei Legionari, dove venne sorpreso dall'armistizio dell'8 settembre, che provocò il definitivo scioglimento del reparto.

Distintivo e tradizioni proseguirono nella 3ª Squadriglia (intitolata al capitano Ocarso) del 1° Gruppo Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, costituito il 15 novembre 1943 a Torino Mirafiori e affidato dapprima al maggiore Guglielmo Arrabito e poi al maggiore Adriano Visconti.



Sopra: nei primi mesi del 1934 il 1° Gruppo Caccia inizia a ricevere i FIAT CR.30 in sostituzione dei velivoli precedenti. Si approfitta subito per costituire la Pattuglia Acrobatica del 1° Stormo, composta da 12 CR.30, che fra il 28 maggio e il 24 giugno 1934 effettua una "Crociera europea" toccando Stoccarda, Bruxelles, Le Bourget, Tour, Lione e Torino. Questa foto si riferisce alla presenza dei CR.30 sull'aeroporto di Le Bourget a Parigi.

Il velivolo in primo piano col n° 11 reca la MM 2439. (Archivio Giorgio Apostolo)

Sopra: in questa immagine la presenza dell'allora Capo del Governo, unitamente ad alte cariche militari, fa supporre che il documento si riferisca alla 3ª Giornata dell'Ala tenutasi il 20 ottobre 1934 a Montecelio (Guidonia). I FIAT CR.30 col solo numero individuale appartengono quasi certamente alla Pattuglia Acrobatica del 1° Stormo. Notare il numero individuale ripetuto sull'estradosso della semiala destra. In secondo piano i CR.30 della 72ª Squadriglia. (Archivio Giorgio Apostolo).



A destra: questa foto ricordo permette di osservare ogni particolare dello stemma del 1° Stormo su un FIAT CR.30. La parte visibile del numero individuale 6 e la bordatura dell'insegna fa supporre si tratti del velivolo "72-6". (Archivio Giorgio Apostolo)

Interessante immagine che ritrae il FIAT CR.30 del Comandante la 81ª Squadriglia. Non si tratta del velivolo sul quale perse la vita il capitano Ernesto Sanzin il 26 marzo 1935 in quanto si trattava del CR.30 MM 2413, mentre in questo caso sembra essere la MM 2434. A Sanzin subentrò il capitano Vincenzo Dequal, per cui è probabile si tratti del suo aereo di assegnazione. (Archivio Roberto Gentili)



Il 4 aprile 1934 il Generale Rino Corso Fougier lascia il comando della 3ª Brigata Aerea, che include sia il 1° che 4° Stormo, a S.A.R. il Duca Amedeo D'Aosta. Tuttavia quest'ultimo, per motivi di residenza, preferirà basare la sede del suo comando presso l'aeroporto di Merna (Gorizia), ovvero presso il 4° Stormo limitandosi a visite saltuarie a Campoformido. In questa foto è ritratto il suo FIAT CR.30 MM 2441 evidentemente in carico alla 97ª Squadriglia. Sul lato sinistro compare l'insegna del 1° Stormo, mentre sull'altro il Cavallino del 4°. Successivamente, sul FIAT CR.32 le due insegne verranno unificate in un unico scudetto. Fra il fascio e lo stemma, compare la bandierina azzurra con una stella rossa indicante l'insegna di Generale di Brigata Aerea. (Archivio Minio Paluella via Giorgio Apostolo)



L'insegna

Il distintivo storico del 1° Stormo è quello inconfondibile dell'arciere con l'arco teso e la freccia incoccata, inserito in un ottagono regolare. L'interpretazione più diffusa vuole che le piume che si intravedono dietro la schiena dell'arciere, che ha il volto sempre orientato nella direzione del velivolo, siano quelle di un paio di ali, per cui il distintivo è spesso identificato come quello dell'"arciere alato". Altri vi hanno visto le penne della parte finale del copricapo di un pellerossa, ma questa interpretazione pare sia da scartare, anche per il raffronto con altri disegni coevi, caratteristici del periodo.

Non si hanno notizie certe dell'autore del disegno, mentre il motto "Incocca Tende Squadriglia", che accompagnò da subito lo stemma, proviene da un'indicazione scenica della tragedia dannunziana "La nave", rappresentata per la prima volta nel 1908.

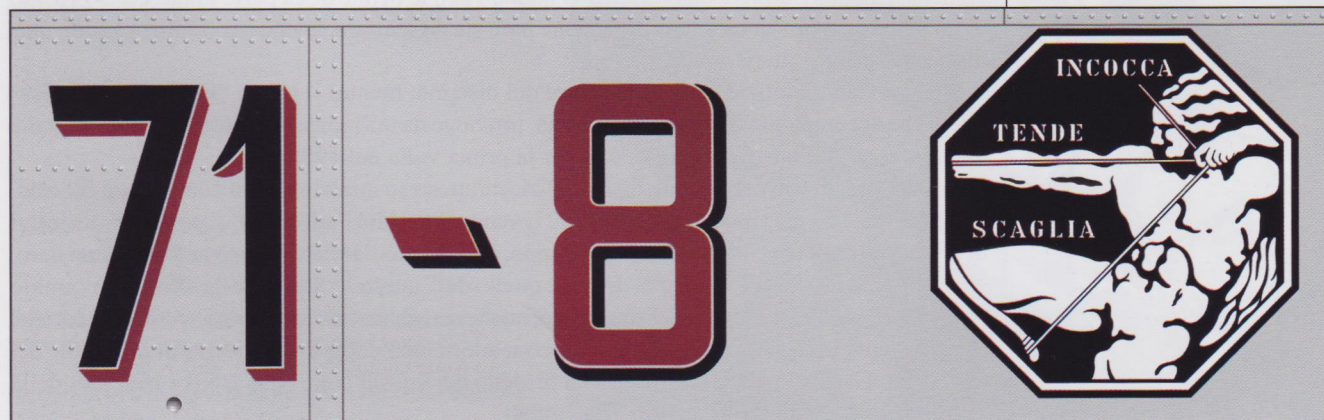
L'insegna, in uso certamente fin dal 1924, caratterizzò inizialmente il comando di Stormo. Quando, con una circolare del 5 aprile 1927, venne decretata l'adozione, al posto dei distintivi di Squadriglia, di speciali distintivi di Gruppo, il 6° adottò l'arciere bianco nell'ottagono nero. Nell'autunno del 1931 l'emblema divenne quello dell'intero 1° Stormo e da allora non cambiò più, anche se alcuni particolari differiscono, anche sensibilmente, nelle varie versioni adottate.

L'insegna è sopravvissuta nel dopoguerra, adornando dapprima le derive degli F-86K del 1° Stormo Caccia Ogni Tempo, e quindi le alette dei missili Nike Ajax e Nike Hercules della 1ª Aerobrigata Missili Intercettori Teleguidati.



Nella primavera del 1935 il 1° Stormo inizia ad equipaggiarsi con nuovo caccia FIAT CR.32, una copia ridotta del CR.30, e che si rivelerà un ottimo aereo da acrobazia. Qui un esemplare appartenente alla 71ª Squadriglia, XVII° Gruppo. Decisamente insolite le scritte in carattere "stencil" sullo stemma. (Archivio Fabio Bianchi)

Sotto: riproduzione dei codici e lo stemma sul lato sinistro del CR.32 di questa foto.



A lato: Campoformido 1935; ben allineati figurano i CR.32 appartenenti alla 72^a Squadriglia, XVII^o Gruppo. (Archivio Roberto Gentili)

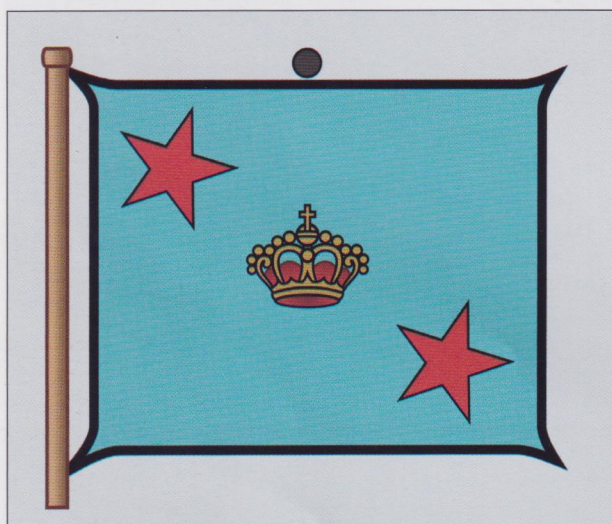
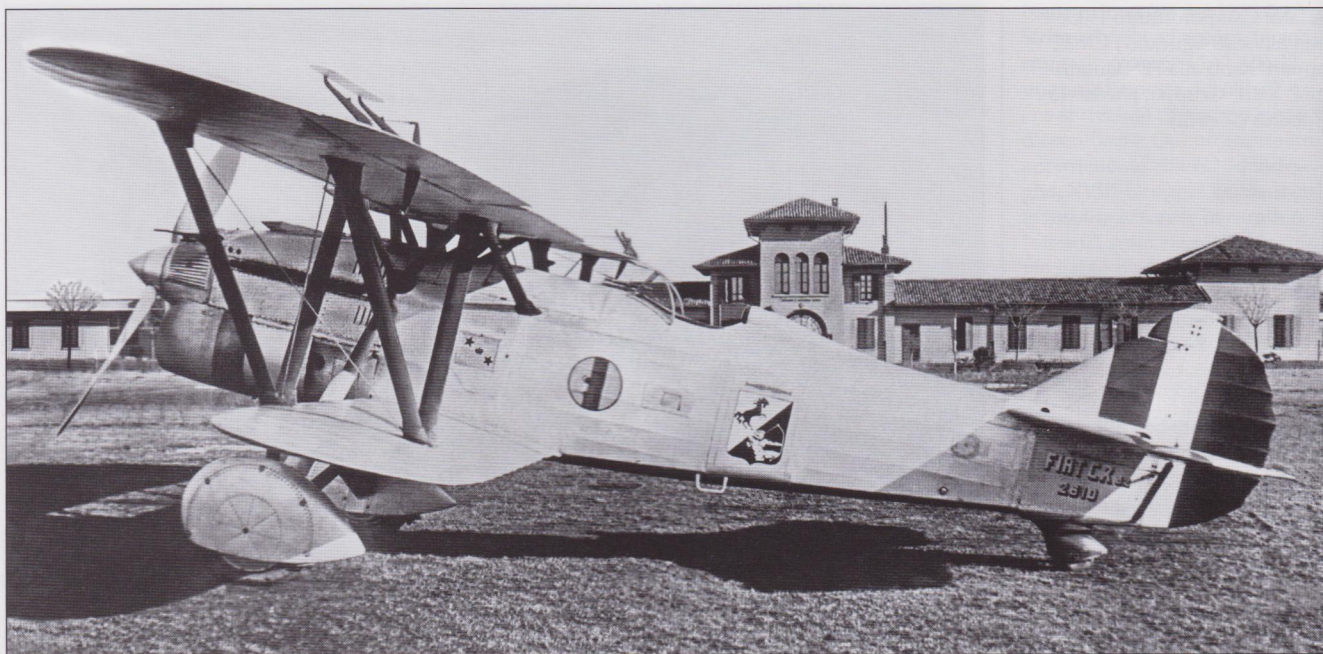


Sotto: altrettanto ben allineati i CR.32 dell'80^a Squadriglia, sempre appartenente al XVII^o Gruppo. Il primo della fila è quello del comandante con MM 2673 o 2675. (Archivio Roberto Gentili)



Splendida foto scattata nella stessa occasione, ma con altra angolazione, ove compare in primo piano il CR.32 "80-4" MM 2672. (Archivio Raffaele Chianese via Associazione Culturale 4^o Stormo)





FIAT CR₃₂
2610



In alto: perfettamente ritratto il FIAT CR.32 MM 2610 di Sua Altezza Reale Amedeo Duca D'Aosta. Lo scudetto in fusoliera racchiude gli stemmi del 1° e 4° Stormo in quanto Amedeo D'Aosta era comandante della 3ª Brigata Aerea che li includeva entrambi. A differenza del CR.30 in questo caso la bandierina avanti il fascio in fusoliera indica il grado di Generale di Squadra Aerea, ma con la variante della stella centrale sostituita da una corona a indicare l'appartenenza del Duca alla famiglia Reale. Questa differenza nelle insegne di comando fa datare la foto posteriormente al 1° marzo 1936 quando il Duca assunse il comando della Divisione Aerea "Aquila" ove oltre la 3ª Brigata Aerea Caccia si aggiunse la 1ª Brigata Aerea Bombardamento. (Archivio Roberto Gentilli)

Al centro, a sinistra: la bandierina presente sul FIAT CR.32 del Duca Amedeo D'Aosta. Chi l'ha dipinta si è preso qualche libertà di interpretazione con le stelle un po' oblique e le estremità degli angoli allungati.

Sopra, a destra: riproduzione dello stemma presente sul CR.32 del Duca D'Aosta che racchiude le insegne del 1° e 4° Stormo, sovrastato dal bastone di Comando.

Sopra, a sinistra: riproduzione delle indicazioni matricolari presenti sotto gli stabilizzatori orizzontali del CR.32 del Duca Amedeo D'Aosta.

Il FIAT CR.32 MM 2747 recante in fusoliera, oltre i distintivi dei due Stormi che componevano la 3ª Brigata Aerea, l'insegna di Generale di Brigata Aerea costituita da una stella rossa in campo azzurro. Si riferisce probabilmente al Comandante della 3ª Brigata Aerea quando il Duca D'Aosta lasciò la carica per prendere il comando della Divisione Aerea "Aquila". (Archivio Giorgio Apostolo).



Sopra: prima della mimetica a piccole macchie, sui FIAT CR.32 venne apposta una mimetica a bande con andamento standard. I colori di questo schema mimetico vengono solitamente indicati in giallo, marrone e un verde piuttosto chiaro oltre il nero nella zona del radiatore. Quest'ultima tinta sembra compromettesse la funzione di raffreddamento delle alette. Un paio di foto riprese superiormente fanno nascere il dubbio vi fosse un quarto colore almeno sulle ali, ma per il momento è soltanto un'ipotesi. In primo piano il CR.32 bis "79-7" MM 3095. (Foto Gregorio Baschiroto via Giorgio Apostolo)

Sotto: appena rientrato da un volo, in secondo piano il FIAT CR.32 bis "79-5" MM 3166. (Foto Gregorio Baschiroto via Roberto Bassi)

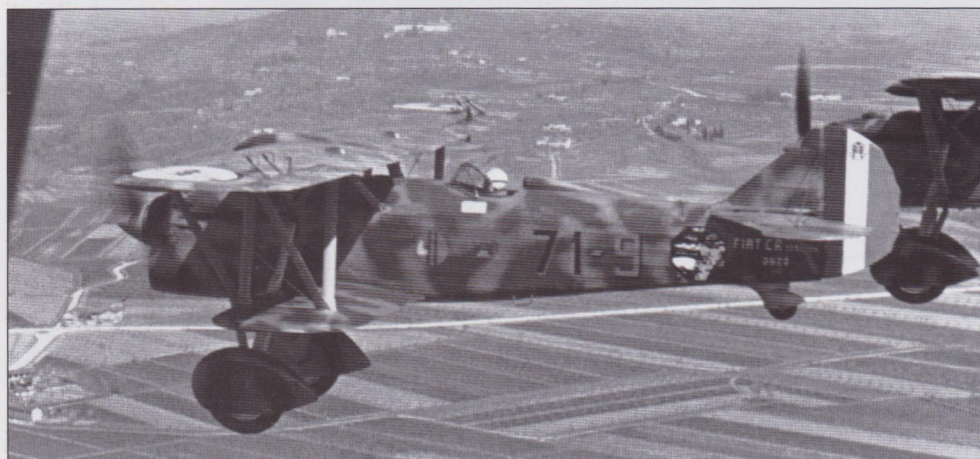




Riproduzione delle scritte matricolari e lo stemma presenti sul lato destro del CR.32 bis "79-7".



I codici di appartenenza posti sul lato destro del CR.32 bis MM 3095.



Il FIAT CR.32 ter "71-9" MM 3522, che viene indicato ai comandi del sottotenente Bruno di Montegnacco, in volo di addestramento nei cieli del Friuli nel 1938. Bruno di Montegnacco era un valente pilota acrobatico: aveva preso parte alla 2ª e 3ª "Giornata dell'Ala" e alla "Crociera dell'Europa Occidentale". Inviato in Spagna, in tali operazioni si guadagnò la qualifica di Asso e una Medaglia d'Argento. Il 13 aprile 1938 durante gli allenamenti per la manifestazione aerea prevista in occasione di una visita del cancelliere tedesco, viene coinvolto incolpevolmente in una collisione in volo che gli sarà fatale. Come si può osservare, i velivoli, abbandonata la livrea argentea, recano una mimetica simile a quelle adottate durante il conflitto spagnolo. (Foto Gregorio Baschiroto via Giorgio Apostolo)



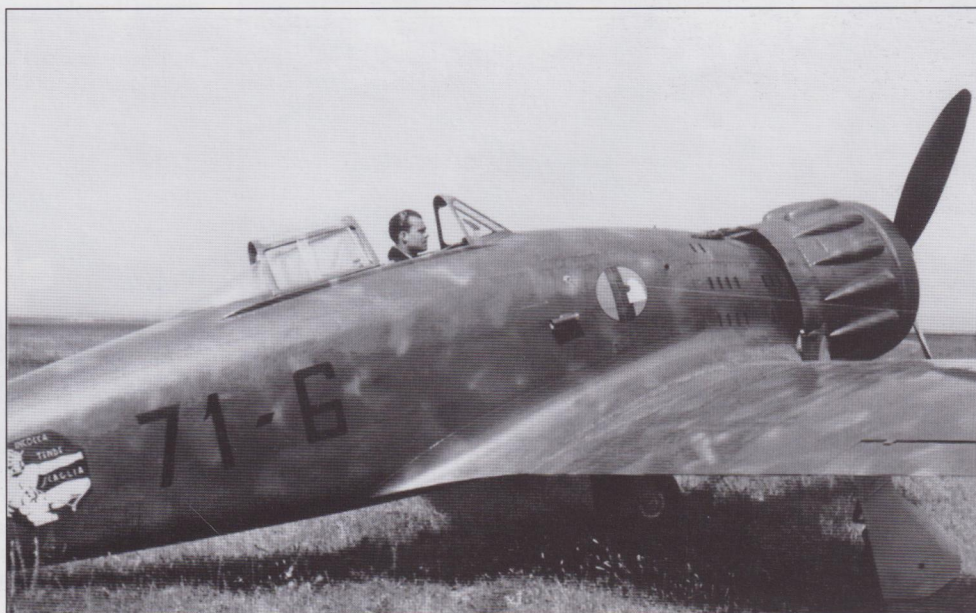
Ai caccia in dotazione presso le varie squadriglie venivano affiancati altri velivoli adibiti all'addestramento o collegamento come i Ro.41 o i Ca.100. In questo caso è ripreso un IMAM Ro.41 in forza alla 71ª Squadriglia nella mimetica a bande che prevedeva anche un grigioverde. (Vedi fotocolor Notiziario GMT 1/11).

Alla dichiarazione di guerra da parte dell'Italia, a Campoformido sono ancora presenti dei CR.32! Qui ritratto un esemplare in forza alla 81^a Squadriglia. (Archivio Fabio Bianchi)

Sotto a sinistra: primo piano dello stemma "Incocca Tende Scaglia" sul CR.32 alla foto precedente. (Archivio Fabio Bianchi)
Sotto a destra, nonostante il 1° Stormo si fosse dotato dei più moderni Macchi C.200, nel corso del secondo semestre 1940 alcune Squadriglie come la 72^a prima e la 80^a poi, ebbero occasione di operare dalle basi dislocate in Sicilia ancora con i FIAT CR.42; utilizzo che si protrasse fino alla prima parte del 1941. Tuttavia immagini di CR.42 recanti lo stemma del 1° Stormo sono una rarità. Qui ripreso il CR.42 "80-8" in carico alla 80^a Squadriglia probabilmente sull'aeroporto di Trapani nel 1941 come si desume dal cofano motore dipinto in giallo. (Archivio Giorgio Catellani)



Nei primi mesi del 1940 il 1° Gruppo Caccia inizia a ricevere i Macchi 200 rifiutati dai piloti del 4° Stormo. La foto ritrae il Macchi C.200 "71-6" del XXVII° Gruppo in periodo antecedente all'entrata in guerra da parte dell'Italia. Infatti, alla data del 3 giugno 1940 i Macchi 200 in dotazione al 1° Stormo Caccia erano tutti concentrati presso il VI° Gruppo: Squadriglie 79^a, 81^a e 88^a. Il pilota a bordo del velivolo è il tenente Piero Polizy (Archivio Giorgio Catellani).





Un addetto sta dando gli ultimi ritocchi allo stemma del 1° Stormo su un Aer. Macchi C.200. Per la maggior parte dei casi l'insegna veniva apposta tramite l'uso di una dima rispondente allo stile approvato nel bozzetto conforme alla disposizione del 5 aprile 1927, e rifinita a mano.

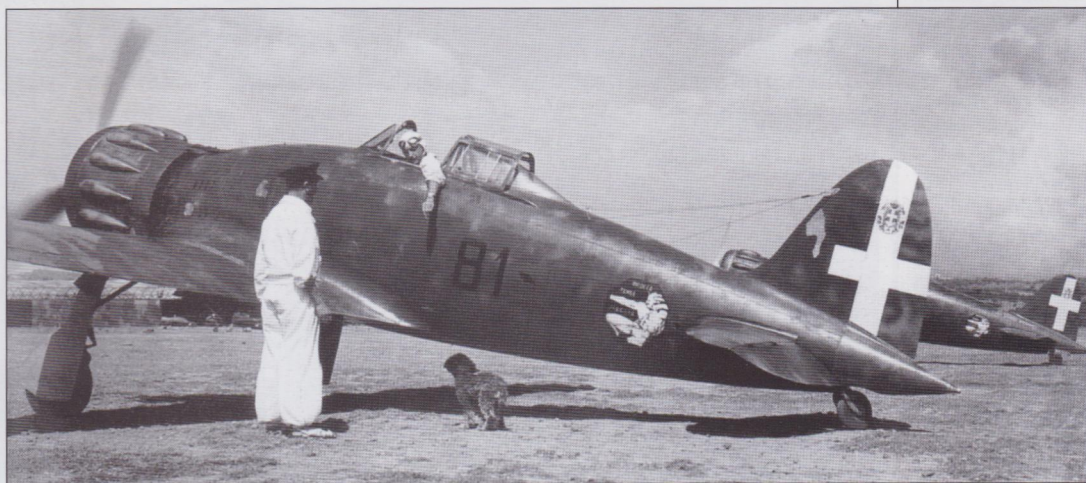
Sotto a sinistra: riproduzione dello stemma alla foto precedente.

Sotto: le scritte che comparivano sulla deriva dei C.200 di produzione Macchi.



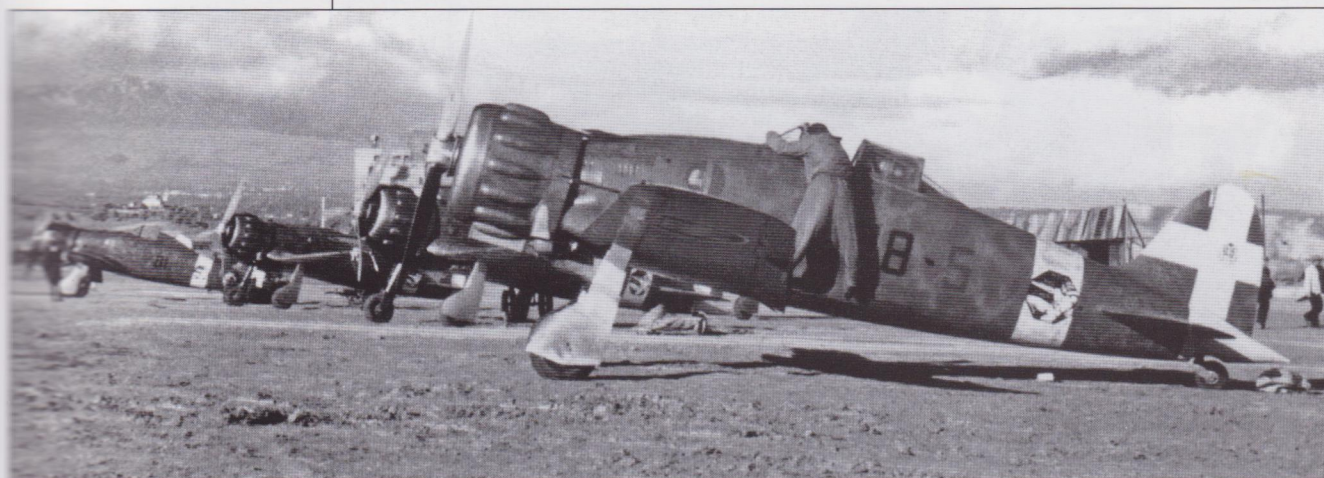
**Der. Macchi
C. 200**

**P. V.=Kg. 1910
C. U.=Kg. 430**



Il Macchi 200 "81-8" del VI° Gruppo si appresta al decollo per una missione. Il pilota, che dovrebbe trattarsi del capitano Giuliano Giacomelli, saluta la mascotte che ne attenderà il regolare ritorno. L'adozione di animali come mascotte era piuttosto diffusa fra i piloti italiani. Sul timone si notano dei ritocchi diversi dalla mimetica del velivolo, segno della mascheratura del preesistente tricolore per l'apposizione della croce bianca disposta dal Prot. B-13842 del 12 giugno 1940.

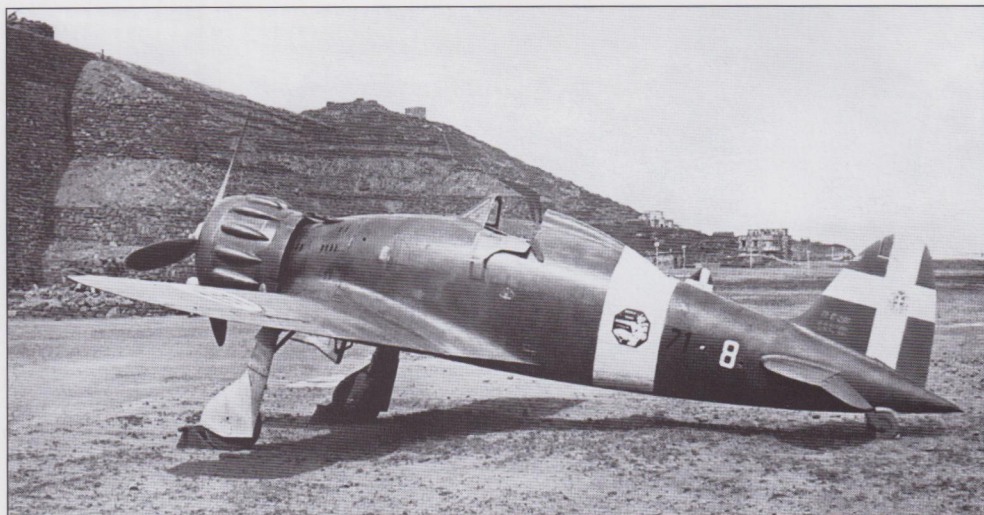
Catania, estate 1940. Un pilota sta salendo sul velivolo "81-10" già approntato dagli specialisti. Il velivolo sembra aver ricevuto una mimetica più conforme al teatro operativo meridionale. (Archivio Fabio Bianchi)



Sopra: nel gennaio 1941 giunge il X Fliegerkorps a dare manforte nelle operazioni su Malta ed il Nord Africa. Probabilmente causa qualche pilota tedesco dal grilletto facile, per agevolare il riconoscimento dei nostri velivoli da quelli avversari viene dipinto in bianco il cono di coda, come si può vedere sul Macchi 200 "88-5" in primo piano. Si tratta evidentemente di un esemplare di primissima produzione caratterizzato ancora dalle superfici inferiori in alluminio ed i contrassegni nell'intradosso alare in "negativo", ovvero bianchi su fondo nero. (Archivio Fabio Bianchi)



A destra: il capitano tedesco che osserva lo stemma dell'Arciere alato sul Macchi 200 "81-1" è l'Hauptmann Georg Christl, comandante del 7° Staffel del Zerstorergeschwader 26. Sul velivolo si notano anche alcuni fori dovuti a proiettili di calibro 7,7. (Archivio Giorgio Apostolo via Giovanni Massimello)



Un Macchi 200 codificato "71-8" (XVII° Gruppo) ritratto a Pantelleria probabilmente nei primi mesi del 1941 in quanto ancora privo della Naca in giallo. Insolito lo stile del 71. (Archivio Fabio Bianchi)



Lo stemma del 1° Stormo Caccia su un Macchi 200 appartenente quasi certamente al XVII° Gruppo come fa supporre la presenza di biplani in secondo piano. L'aeroporto dovrebbe essere quindi Trapani. La presenza della fascia bianca fa datare l'immagine fra la fine del 1940, inizio 1941. Al 1° gennaio 1941 il XVII° Gruppo disponeva ancora di sei CR.42 e quattro CR.32. Mentre questi ultimi andavano in esaurimento, i CR.42 vennero aumentati in numero e utilizzo (Archivio Fabio Bianchi)

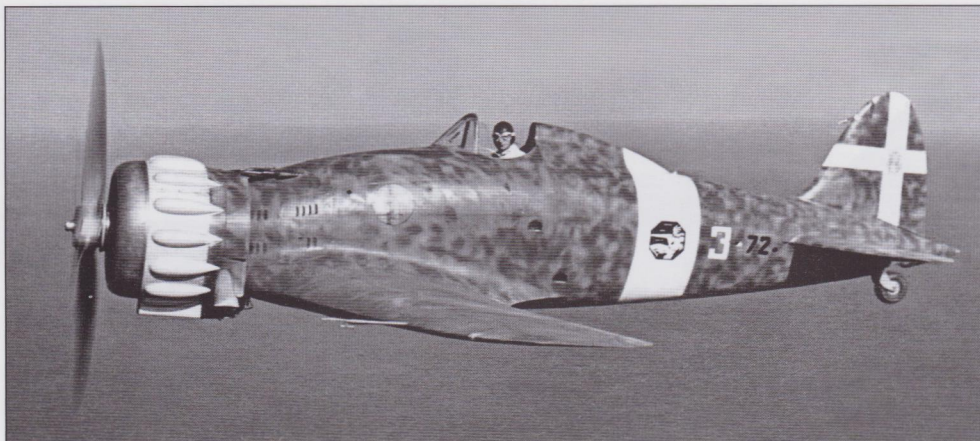


A sinistra: un sorridente pilota del XVII° Gruppo in procinto di partire per una missione. La tuta già di tipo estivo fa datare la foto probabilmente verso la primavera del 1941. In bella vista lo stemma del 1° Stormo Caccia. (Archivio Roberto Gentili)

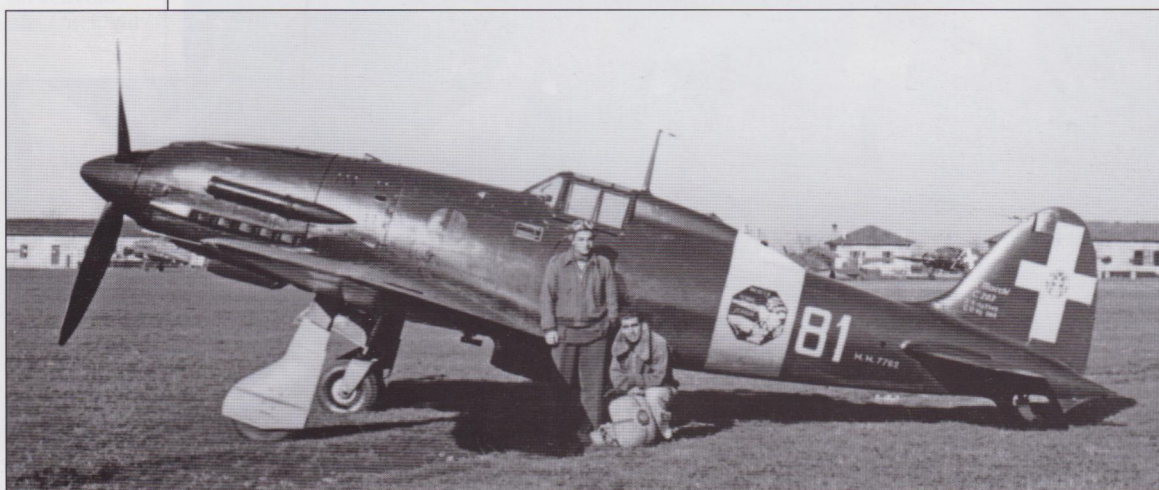
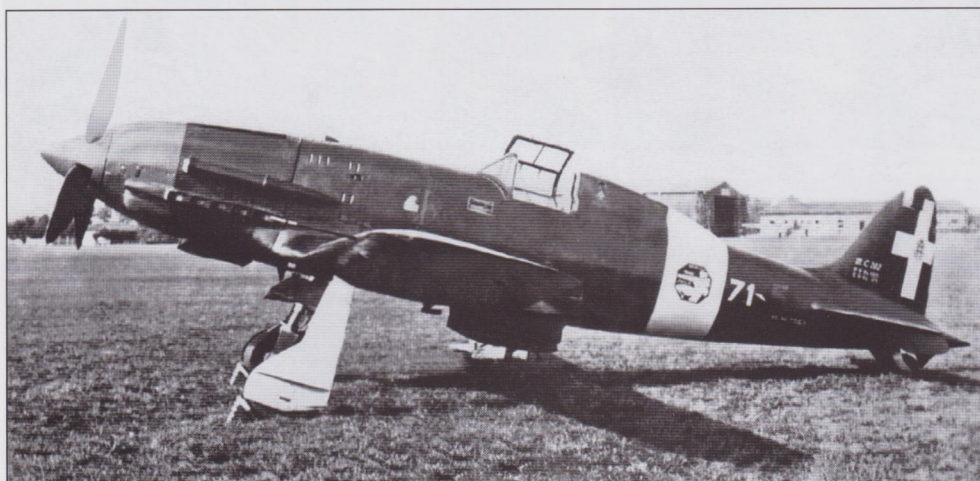


Sopra: riproduzione dello stemma alla foto precedente.

Bella foto in volo del Macchi 200 "72-3" (XVII° Gruppo) in volo sul mare. La fascia gialla sul motore e l'abbigliamento del pilota fa datare l'immagine probabilmente all'estate 1941. (Archivio Bruno Benvenuti via Roberto Bassi)



Al centro: il 21 giugno 1941 il 1° Gruppo rientra a Campoformido per un breve periodo di riposo e dotarsi di nuovi velivoli. Infatti dai primi di ottobre iniziano ad arrivare i Macchi 202 che vengono assegnati prevalentemente al XVII° Gruppo (Sq. 71ª, 72ª e 80ª) che viene ricostituito totalmente su tale tipo di velivolo, mentre il VI° mantiene ancora una parte di Macchi 200 che comunque verranno ceduti ad altri reparti prima del trasferimento in Africa Settentrionale. Il Macchi 202 ritratto, codificato "71-5" con MM che pare essere 7863 (o 7861), è un Serie I di produzione Breda. Il "muso" giallo durerà poco, infatti una disposizione alla fine dello stesso mese lo abolirà. (Archivio Fulvio Chianese, Associazione Culturale 4° Stormo)



Sopra: ecco quindi un Macchi 202 appena consegnato alla 81ª Squadriglia del VI° Stormo che risulta ancora privo della numerazione individuale velivolo. La M.M. è 7762, ovvero un Serie III di produzione Macchi. La mancanza del "muso" giallo denota un velivolo consegnato probabilmente nel mese di novembre 1941. (Archivio Corain via www.quellidel72.it)

A lato: Campoformido; lo stesso velivolo della foto precedente da altra angolazione. Il pilota a bordo è il sergente maggiore Antonio Pegoraro. (Archivio Corain via www.quellidel72.it)

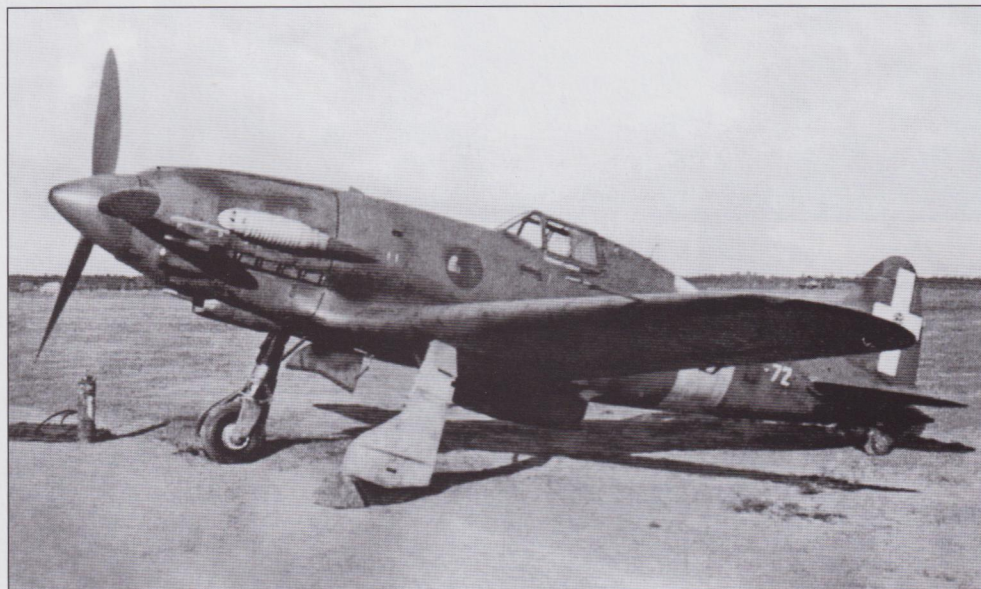




A fine ottobre 1941 il XVII° Gruppo si trasferisce da Campoformido a Ciampino Sud ove si ferma per adeguare i propri velivoli in previsione della dislocazione in A.S. con l'installazione del filtro antisabbia e una colorazione più consona alle zone desertiche in cui si troverà a operare. Qui è ritratto il velivolo "71-1" durante questa sosta per adeguamenti tecnici. (Archivio Fabio Bianchi)



Inizio novembre 1941. Il Macchi 202 "71-7" ripreso a Ciampino in occasione della pausa tecnica citata all'immagine precedente. (Archivio Fabio Bianchi)



Ciampino, metà novembre 1941. In tal periodo sui velivoli in carico alle Squadriglie 72ª e 80ª si stanno ancora completando le modifiche per adattarli al teatro operativo in A.S. Qui il Macchi 202 "72-8" appartenente appunto alla 72ª Squadriglia, XVII° Gruppo, ha appena ricevuto il filtro antisabbia ancora nel primer ditta, mentre il resto del velivolo è già stato mimetizzato. (Archivio Roberto Gentili)

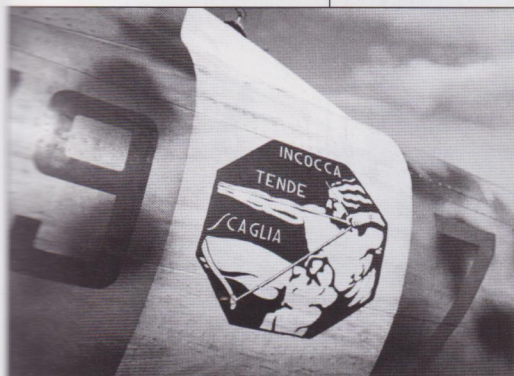
Bella foto ricordo di un pilota accanto al suo velivolo in forza alla 71ª Squadriglia. Lo sfondo sembrerebbe già quello desertico, ma la mimetica è ancora quella a tre toni dell'AerMacchi e anche la presenza della mascotte farebbe pensare ad un aeroporto sul suolo nazionale. Il pilota mostra una dotazione di tipo aggiornato composta da occhiali Protector, cuffia Safar dotata di auricolari e laringofoni, tuta Marus e salvagente Sicursalva. Lo stemma sul velivolo denota una variante nei particolari, pur restando sostanzialmente simile nel soggetto.



A destra: il Macchi 202 "79-7" su una base in A.S. nel dicembre 1941 (in quel periodo gli spostamenti nelle varie località erano praticamente all'ordine del giorno). La M.M. appare 7776 (l'ultima cifra non è del tutto certa), quindi un AerMacchi di IIIª Serie caratterizzata anche dal marchio ditta posto sopra la scritta Aer Macchi sulla deriva.



Sotto: primo piano dello stemma presente sul velivolo della foto precedente. (Archivio Daniele Gatti)

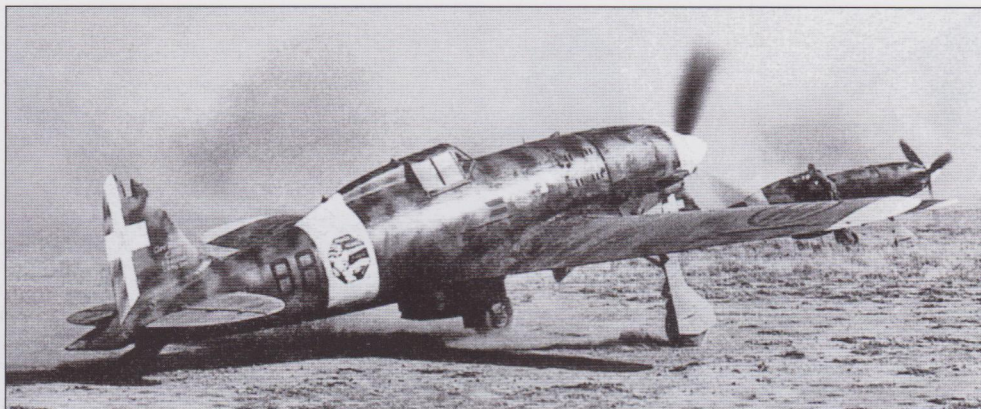


Sotto: disegno dello stemma con relativa numerazione velivolo alle due foto precedenti.



A destra: su un campo in A.S. un pilota dell'81ª Squadriglia si accinge ad una missione sul velivolo "81-10", un Macchi 202 IIIª Serie, ove risalta bene il marchio ditta sopra la scritta Aer Macchi. Non è ancora presente lo stemma dell'Arciere Alato. La 81ª Squadriglia è stata la prima del VI° Gruppo ad arrivare in A.S. dove il 9 dicembre 1941 raggiunge il campo di Martuba.





Un altro Macchi 202 III^a Serie che, pur mostrando il codice di appartenenza alla 88^a Squadriglia, reca l'insegna di Comandante di Gruppo, probabilmente il Maggiore Larcher Marco in quanto il Maggiore Mezzetti Vezio che comandava il VI^o Gruppo in precedenza, venne abbattuto su un velivolo della 79^a. Purtroppo non è identificabile con certezza il numero individuale del velivolo.



Un Macchi 202 del 1^o Stormo probabilmente di ritorno da una missione. Anche questo sembra appartenere alla III^a Serie.



Uno stemma personale su un Macchi 202 in forza al 1^o Stormo in A.S. Purtroppo non ne sappiamo l'appartenenza. (Archivio Giorgio Apostolo)



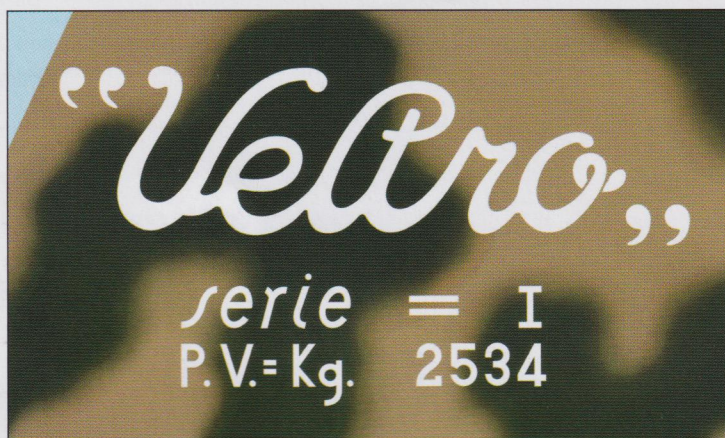
Fra la metà di giugno a la metà di luglio 1942 il 1^o Stormo lascia l'A.S. e rientra in patria per un periodo di riposo. Dal mese di ottobre inizia a riarmarsi e a tornare lentamente operativo sul suolo nazionale. A metà dicembre 1942 il XVII^o Gruppo del 1^o Stormo si trova a operare con sezioni distaccate sull'aeroporto di Pantelleria. Qui ritratti appunto dei 202 in forza alla 80^a Squadriglia. Il velivolo "80-5" è un AerMacchi della Serie VII con mimetica ad "anelli di fumo", mentre quello codificato "80-12" ha la mimetica a macchie "ramificate" tipica della produzione Breda. In entrambi i casi notare "l'ombratura" dei numeri. (Archivio Fabio Bianchi)



Nel periodo gennaio-aprile 1943, il VI° Gruppo torna ad operare in Tunisia. La foto, purtroppo di qualità molto scadente, ritrae il Macchi 202 (88-9) appartenente alla 88ª Squadriglia proprio in tal fase. La mimetica è quella tipica AerMacchi ad “anelli di fumo” adottata dal maggio 1942.



Il 1° Stormo ricevette a metà febbraio del 1943 i primi Veltro, che vennero assegnati alla 71ª Squadriglia. Nel giro di pochi mesi tale velivolo comincia a essere presente in numero più consistente fra i reparti della R.A. Nella foto i Macchi 205 Veltro in forza alla 79ª Squadriglia ripresi a Catania nel maggio 1943. (Archivio Giorgio Apostolo)



Sopra: Gerbini, maggio 1943. Il tenente Emilio Marchi, della 80ª Squadriglia, osserva le scritte sulla deriva del Macchi 205 Veltro Serie I codificato "72-3". (Archivio Fabio Bianchi)

A sinistra: riproduzione delle scritte presenti sulla deriva dei Veltro I Serie, come da foto precedente.

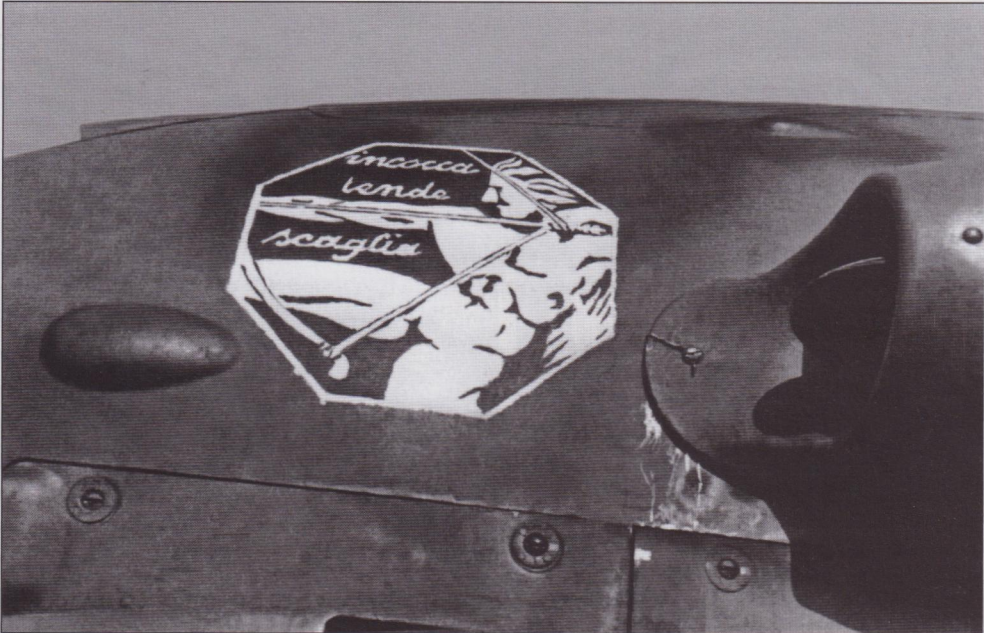


Sopra a sinistra: Catania, agosto 1943. Lo stemma del 1° Stormo Caccia fotografato da un cineoperatore americano sul Macchi 202 "79-4" (VI° Gruppo). (Critical Past via Giovanni Massimello)

Sopra a destra: altro fotocolore ripreso da un fotografo di Life che documenta il relitto di un Macchi "composito"; infatti l'ala mostra la tipica mimetica Macchi, mentre la fusoliera quella a macchie ramificate Breda. (LIFE)

La foto mostra le scritte identificative tipiche di un esemplare di produzione Breda. Si tratta di un MC 202 collaudato nel febbraio 1943 e ritrovato danneggiato a Catania dagli Alleati nell'agosto 1943. Sebbene non sia stato preso in carico presso il 1° Stormo Caccia, si ritiene utile la pubblicazione che dimostra come il colore non fosse il giallo, come sovente appare in molti profili, ma l'azzurro. La stessa cosa vale per la produzione Macchi, mentre nel caso dell'Ambrosini erano in bianco. (Critical Past via Giovanni Massimello)

Formalmente l'Aviazione Nazionale Repubblicana viene istituita il 27 ottobre 1943 dopo l'appello all'arruolamento, in data 12 ottobre, rivolto ai piloti R.A. da parte del Tenente Colonnello Ernesto Botto, primo Sottosegretario per l'Aeronautica della RSI. A livello pratico la creazione del 1° Gruppo Caccia ANR (costituito dalla 1ª Squadriglia "Antonio Larsimont" col distintivo "Asso di Bastoni", la 2ª "Guido Bobba" con la "Vespa Arrabbiata" e la 3ª "Dante Ocarso" con "l'Arciere") avviene a partire dal 31 dicembre 1943 a Lagnasco (CN) quando inizia a ricevere i primi Macchi 205 precedentemente in servizio presso lo JG 77 della Luftwaffe. Il primo intervento a difesa dei cieli settentrionali avviene già il 3 gennaio 1944 per contrastare un gruppo di bombardieri americani aventi per obiettivo le officine di cuscinetti a sfere RIV di Villar Perosa (TO). Quasi contemporaneamente si iniziano ad apporre i nuovi distintivi di riconoscimento costituiti da due fasci contrapposti entro un quadrato per le ali, ed una bandiera tricolore per la fusoliera. Il 24 gennaio 1944 le prime due Squadriglie del 1° Gruppo Caccia si trasferiscono a Campoformido, raggiunte dalla 3ª "Arciere" il 10 febbraio 1944. Dal 24 aprile 1944 avviene il trasferimento ultimo a Reggio Emilia. Nella foto un primo piano dello stemma dell'Arciere apposto sul cofano motore di un Macchi 205 appartenente alla 3ª Squadriglia, ripreso a Campoformido. (Archivio Giorgio Apostolo)

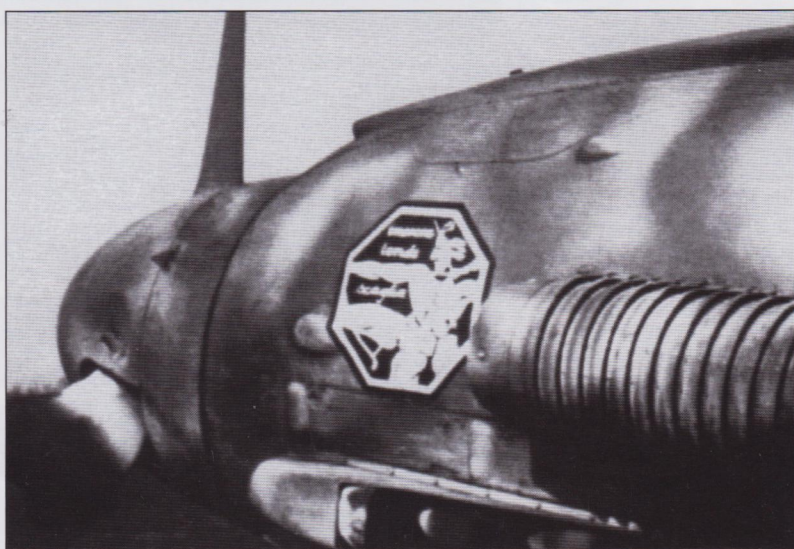


Riproduzione dello stemma alla foto precedente. Inizialmente i Macchi 205 del 1° Gruppo Caccia ANR recavano la mimetica tipica Macchi ad "anelli di fumo" in Verde Oliva Scuro su fondo Nocciola Chiaro.

Dal mese di marzo 1944 i velivoli del 1° Gruppo Caccia ANR iniziano a ricevere una mimetica simile a quella dei velivoli tedeschi, ovvero RLM 74 Graugrün, RLM 75 Grauviolett ed RLM 76 Graublau. Qui lo stemma dell'Arciere sul lato destro di un Macchi 205 recante la mimetica nei nuovi colori. La località è sempre Campoformido. (Archivio Giancarlo Garelli)



Sotto: riproduzione dello stemma alla foto precedente e seguenti.



A destra e sotto: vista in due angolazioni diverse dello stemma dell'Arciere ritratto sullo stesso velivolo. (Archivio Giorgio Apostolo)



SQUADRIGLIE E STEMMI DEL 67° GRUPPO O.A.



Bologna, 3 luglio 1929. Esercitazioni militari con la presenza di due velivoli Ansaldo A.300/6 appartenenti alla 115ª Squadriglia. Sulla fusoliera dell'apparecchio codificato "115-6" si nota chiaramente lo stemma lauretano costituito dall'ala che trasporta la Santa Casa della Vergine Maria. (Archivio Giorgio Catellani).

Con la trattazione di questo reparto cercheremo, per quanto possibile, di offrire una panoramica sulle Squadriglie, e le loro insegne, fra quelle che ebbero occasione, anche in tempi diversi, di far parte del 67° Gruppo R.T., poi O.A. Due di queste insegne, ovvero l'Ala che trasporta la Santa Casa di Loreto, e il Leone della Serenissima, valgono un approfondimento in quanto la prima è praticamente sconosciuta ai più, sebbene faccia riferimento alla Patrona degli Aviatori, mentre la seconda è famosa per quanto riguarda il periodo 1ª G.M., ma ben poco successivamente.

La 25ª Squadriglia viene costituita a Pozzolo del Friuli in data 15 aprile 1916 e dotata di velivoli Voisin. La sua attività, nonostante sia dotata di un velivolo arcaico, ma sufficientemente robusto, è più che notevole fino a quando il 25 ottobre 1917, con ormai soli quattro velivoli, ovvero al completo delle sue forze, va in volo per una missione di bombardamento su Tolmino; qui viene attaccata e praticamente distrutta dagli Albatros tedeschi, con un solo Voisin che torna indenne alla base.

Nei giorni successivi, ormai inesistente, la Squadriglia viene sciolta. Nel suo periodo di attività ha perso nove apparecchi e due aviatori.

Nel maggio 1918 è in via di formazione una nuova 25ª Squadriglia presso Riva di Chieri (Torino) con quattordici Pomilio PE, ma ad agosto, per mancanza di personale si rinuncia a concretizzarla.

A fine ottobre 1918 è presso Ghedi su velivoli SAML, ma in dicembre, a guerra finita, viene nuovamente sciolta. Viene ricostituita a Cascina Pollone agli inizi del 1919 su quindici velivoli SIA R2.

Nel 1922 è operativa presso il campo di Pisa, per poi essere trasferita a Loreto, nel maggio del 1924, presso l'aeroporto militare intitolato a Luigi Olivi. In tal periodo è al comando del capitano pilota Alberto Savoini, che è anche comandante dell'aeroporto, ed è dotata di una decina di velivoli Ansaldo A 300/4. Fa parte del 64° Gruppo, 20° Stormo R.T.

Nel gennaio 1925 il comando passa al capitano pilota Cesare Caccianotti. Nonostante nel corso dell'anno si verifichino alcuni incidenti, in uno dei quali viene coinvolto lo stesso

comandante, la forza velivoli passa a dodici Ansaldo A 300/4.

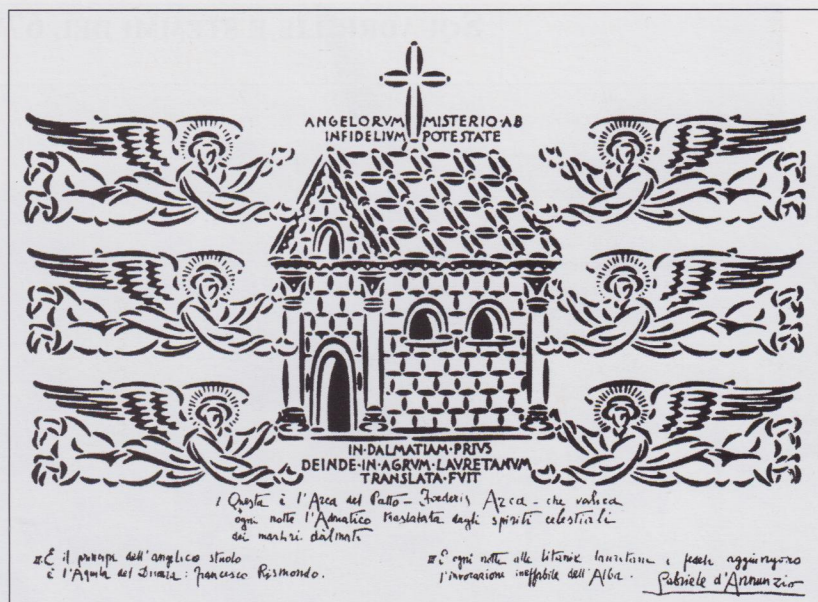
A metà del 1926 l'efficienza della 25^a Squadriglia è ridotta, ma viene rinforzata con nuovo personale e in ottobre il comando è affidato al capitano Augusto Bacchiani.

Nell'aprile del 1927 la 25^a passa al 67° Gruppo, 21° Stormo O.A. di cui fa parte anche la 115^a Squadriglia, basata però a Bologna. Pare che anche la 25^a si trasferisca per qualche tempo a Bologna.

In alto, la xilografia realizzata da Guido Marussig nel 1915, su suggerimento di Gabriele D'Annunzio. La scritta in latino che appare sopra e sotto la casa, tradotta in italiano suona: "Dal dominio degli infedeli fu trasportata per ministero degli Angeli prima in Dalmazia e poi nel territorio di Loreto". Sotto vi figurano il versi: "I - Questa è l'Arca del Patto - Foederis Arca - che valica ogni notte l'Adriatico traslata dagli spiriti celestiali dei martiri dalmati" "II - E il principe dell'angelico stuolo è l'Aquila del Dinara: Francesco Rismondo" "III - E ogni notte alle litanie lauretane i fedeli aggiungono l'invocazione ineffabile all'Alba" Gabriele d'Annunzio.

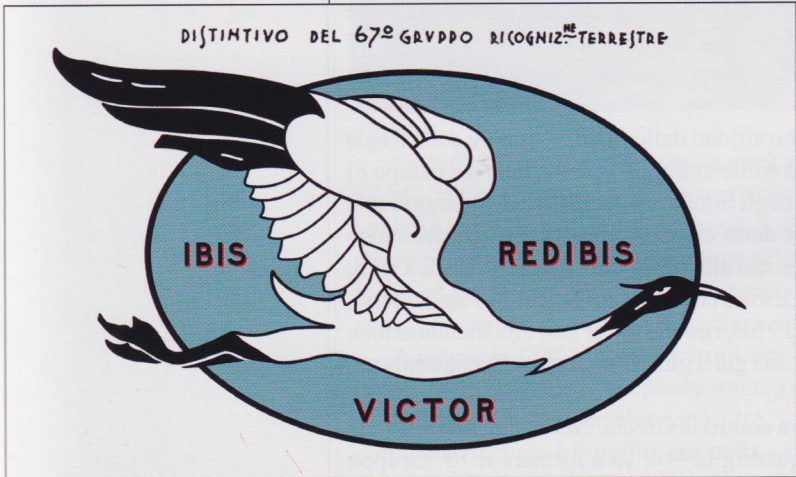
Al centro, bozzetto fotografato da Giovanni Massimello presso l'Ufficio Storico AM. In originale reca un appunto scritto a mano: "25^a Squad. (Guerra Italo Austriaca)". Ma è più probabile si tratti del bozzetto richiesto dalla disposizione del 5-4-1927. (Archivio Giovanni Massimello). Sotto, quadro che riproduce lo stemma lauretano della 25^a Squadriglia in versione tonda. (Archivio Giovanni Massimello).

In basso, a lato, riproduzione a colori dello stemma iniziale della 25^a Squadriglia, così come illustrato in una pubblicazione edita nel novembre 1929. Al momento non ne è documentata l'apposizione su velivoli (da documento fornito da Giorgio Catellani).





A sinistra. Riproduzione dell'insegna adottata dalla 115ª Squadriglia, costituita da un Ibis, come documentata in una pubblicazione edita nel novembre 1929 (da documento fornito da Giorgio Catellani).



Sopra. Riproduzione del bozzetto presente presso l'Ufficio Storico A.M., così come pare avrebbe dovuto sostituire, quale distintivo del 67° Gruppo R.T., lo stemma già della 25ª Squadriglia precedentemente adottato. (Foto Giovanni Massimello). A destra. Immagine che documenta l'apposizione dello stemma raffigurante l'ala che trasporta la Santa Casa della Madonna di Loreto sul velivolo A.300/4 codificato "25-6" (vedi anche disegno riportato sotto). Il fascio in fusoliera rivolto all'indietro fa datare la foto posteriormente il 1° marzo 1927, quando la disposizione del Ministero dell'Aeronautica, foglio d'Ordini n° 6 del 25 febbraio 1927 stabilì l'adozione di tale contrassegno. La tavola illustrativa allegata a detta normativa recava appunto i profili di velivoli appartenenti a quattro specialità, tutti recanti il fascio rivolto all'indietro. Probabilmente il senso di posizionamento venne modificato da disposizione successiva nel corso dello stesso anno. (Archivio Giorgio Catellani).

Nel gennaio 1928 il comando di detta Squadriglia passa al capitano Gianbattista Della Martina, sostituito ad agosto dal capitano Giuseppe Baudoin.

Dal gennaio 1929 la 25ª Squadriglia inizia a ricevere gli Ansaldo A 300/6 ed effettua missioni di affiatamento con gli altri Gruppi appartenenti al 21° Stormo, utilizzando anche il campo di Jesi.

Nel luglio 1930 iniziano ad arrivare i velivoli O.F.M. Ro.1. Si effettuano voli di esercitazione sia nei cieli marchigiani che romagnoli.

Nel gennaio 1931 il comando della 25ª va al capitano Renato Ciancio. Nel mese di luglio nel partecipare a manovre congiunte, la Squadriglia si sposta a Bologna e poi Bresso.

Nei mesi estivi del 1932 si effettuano esercitazioni col Corpo d'Armata di Bologna.

Nel giugno 1933 il comando è assunto dal capitano Angelo Banchieri e in settembre alcuni velivoli della 25ª operano a Bologna con altri



velivoli del 67° Gruppo. In ottobre invece tre Ro.1 della 25ª Squadriglia si spostano sul campo di Gorizia per partecipare alle gare di specialità nell'ambito dello Stormo risultandone vincitori.

Nel corso del 1934 si svolgono esercitazioni a Bologna sia in gennaio che agosto. Idem nei mesi invernali a cavallo del 1934-35. Dai primi di marzo all'ottobre 1935 assume il comando interinale il capitano non navigante Pierluigi Lelli. A maggio la 25ª si trova ad Aviano per esercitazioni di tiro reale e il mese successivo le consuete manovre estive.

Nell'ottobre dello stesso anno prende il comando il capitano pilota Pietro Levi.

Nel gennaio 1936 inizia la consegna del Ro.1 bis e nello stesso mese le esercitazioni invernali del 67° Gruppo. Idem nel periodo estivo.

In luglio viene nominato comandante il capitano Egidio Pirazzini.

Nel gennaio 1937 le solite esercitazioni con il 21° Stormo che a marzo risulta già interamente dotato dei più moderni IMAM Ro.37, mentre la 25ª, sempre stanziata a Loreto, partecipa alle esercitazioni estive con soli tre Ro.1 bis.

A luglio assume il comando il tenente Roberto Fiacchino. Nel luglio 1938 la 25ª Squadriglia, ancora dotata di Ro.1 bis, su disposizione dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica, si trasferisce dal campo di Loreto a quello di Jesi. La motivazione è nel maggior spazio disponibile nella nuova destinazione in vista della dotazione, finalmente anche per la 25ª, dei nuovi Ro 37 bisognosi di più ampi spazi di manovra. Questo significa in pratica l'abbandono dell'aeroporto di Loreto da parte della Regia Aeronautica.

Nel corso del 1939 il campo e i fabbricati vengono affidati dallo Stato Maggiore della Regia Aeronautica alla ditta Nardi. Paradossalmente il massimo sviluppo in superficie del campo di Loreto è ad opera dalla RAF nel 1944, che vi basò degli Squadron di Spitfire in appoggio alle truppe avanzanti verso il nord. A guerra terminata detto campo tornò sotto la giurisdizione dell'Aeronautica Italiana che nel giugno 1945 lo restituì alla proprietà civile, ovvero le Opere Laiche dell'Amministrazione della Santa Casa che destinò i terreni nuovamente all'agricoltura.

Tornando alla 25ª Squadriglia, dotata di sei Ro.37 bis, rimane a Jesi fino alla dichiarazione di guerra da parte italiana, ovvero il 10 giugno 1940, ma già il giorno successivo viene dislocata a Villanova d'Albenga passando al 72° Gruppo O.A.

In ottobre viene inviata a Coritza, causa la guerra contro la Grecia. Nel marzo 1941, dotata di nove Ro37 bis, si trasferisce a Tirana e con la Squadriglia 114ª va a formare il 70° Gruppo O.A. e dopo aver preso parte al breve conflitto con la Jugoslavia (6 aprile - 17 aprile 1941) prosegue, sempre nel settore balcanico, a supporto delle operazioni contro i partigiani.

Gradualmente i Ro.37 bis vengono sostituiti prima dai Caproni Ca.311 e poi i Ca.314. Nel marzo 1943 la 25ª Squadriglia, al comando del cap. Vincenzo Masone, passa a far parte del 61° Gruppo Autonomo O.A. e opera in Albania su basi come Scjak, Scutari, Coriza.

Alla data del 7 settembre 1943 il 61° Gruppo O.A., composto dalle Squadriglie 25ª e 34ª si ritrova complessivamente con soli tre Ca.311 e tre Ca.314 operativi.



Un Ansaldo A 300/4 appartenente alla 115ª Squadriglia dopo un atterraggio d'emergenza tutto sommato fortunato, almeno per l'equipaggio. Notare come lo stile dei codici sia simile, anche se non identico, a quello del velivolo precedente, appartenente alla 25ª Squadriglia. Il fascio però risulta già rivolto verso l'avanti. (Archivio Giorgio Catellani).

Altra immagine ripresa a Bologna il 3 luglio 1929. L'Ansaldo A.300/6 in secondo piano è probabilmente il sostituto del velivolo alla foto precedente. Notare lo stile differente della numerazione in fusoliera. (Archivio Giorgio Catellani).



La 115ª Squadriglia è formata a metà agosto 1917 sul campo di Arcade e dotata di velivoli SAML, ma pochi giorni dopo viene trasferita a Nove di Bassano e assegnata al VII Gruppo. In ottobre è di base a Villaverla. Nel mese di novembre, causa diversi scontri con velivoli avversari, perde tre apparecchi e annovera cinque aviatori caduti. Ai primi di dicembre si sposta a San Pietro in Gù ed entra a far parte del XV Gruppo di nuova costituzione. Nel corso del mese perde un altro velivolo con due caduti. Altri due velivoli fuori uso in combattimento nel mese di gennaio.

A marzo la 115ª si sposta a San Luca di Treviso. Il 27 aprile per una piantata del motore precipita un velivolo il cui pilota rimane ucciso e l'osservatore ferito.

In giugno la squadriglia cede i tre SAML rimanenti a disposizione di altre squadriglie e inizia a ricevere i Pomilio, sia nella versione PD che PE; tuttavia, questi apparecchi non vengono affatto graditi dai piloti, per cui a luglio viene riorganizzata nuovamente sui SAML.

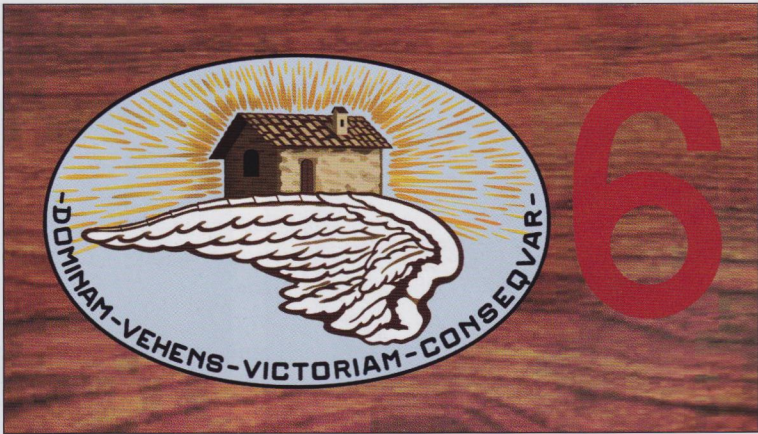
Ai primi di agosto di trasferisce a Fossalunga e a settembre ha in carico ben sedici velivoli. Le missioni svolte in tale periodo sono principalmente di sostegno alle truppe di terra con ricognizioni, bombardamenti e anche aerorifornimento. L'armistizio la trova con una forza velivoli di diciannove SAML e un SIA (FIAT) R.2.

A fine novembre 1918 è assegnata al XIX Gruppo, ma nel marzo 1919 si sposta a Campoformido e passa al XX Gruppo.

Il primo aprile 1921 viene trasferita a Bologna ove praticamente rimarrà fino allo scoppio del 2° conflitto mondiale.

Verso la fine del 1924 la 115ª inizia a ricevere gli Ansaldo A.300/4 per poi passare a metà del 1929 agli Ansaldo A.300/6, ovvero motorizzati col più potente motore FIAT A.20 in luogo dell'A.12bis.

Sotto, foto all'interno di un'aviorimessa a Bologna attorno il 1930. La qualità dell'immagine è pessima, ma utile a mostrare la specularità dello stemma lauretano apposto sul lato destro dell'Ansaldo A.300/6 codificato "115-6". (Archivio Giorgio Catellani).
Sotto a destra. Disegno che riproduce lo stemma nella foto a lato.



Ad aprile del 1927 anche la 115^a entra a far parte del 67° Gruppo e nonostante resti di base a Bologna, adotta pure essa lo stemma lauretano della 25^a Squadriglia.

Nel corso del 1930 inizia a ricevere i Ro.1 (O.F.M.) che tuttavia andranno quasi interamente persi nel febbraio 1933 causa il crollo degli hangar per il peso eccessivo dovuto ad una nevicata eccezionale.

Nel 1936 la 115^a riceve i Ro.1 bis, ma dispone anche di qualche Ansaldo A.120. Tuttavia già nel marzo 1937 risulta dotata dei più moderni Ro.37.

All'entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, si trova sempre a Bologna-Borgo Panigale dotata di 4 Ro.37 bis. Ma esattamente un mese dopo, rinforzata, riceve l'ordine di trasferirsi a Mellaha, in Tripolitania.

Durante le operazioni militari in settembre si sposta a Benina, in Cirenaica, per poi tornare a Mellaha il mese dopo. Qui riceve dei Caproni Ca.310 che non soddisfano le aspettative, per cui continua ad utilizzare prevalentemente i Ro.37 bis. Opera intensamente in Libia fino ai primi dell'agosto 1941, quando ormai l'efficienza velivoli è quasi nulla e gli uomini vengono rimpatriati.

Nel luglio 1942 la 115^a Squadriglia è a Novi Ligure dotata di velivoli Caproni Ca.313 e fa parte del 76° Gruppo O.A., ma a settembre dello stesso anno passa al 73° Gruppo Autonomo O.A. unitamente alla 24^a Squadriglia.

Ai primi di giugno 1943 si sposta in Albania, a Scutari, ma un mese dopo a Devoli ove, alla



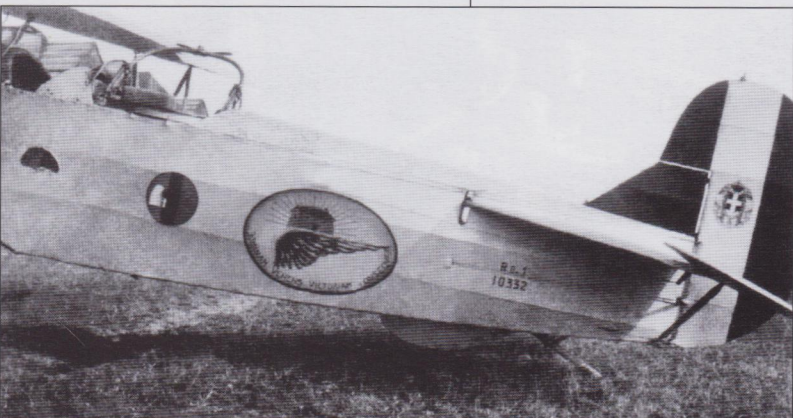
Il sergente pilota Riccardo Calamandrei, fotografato alla fine degli anni 20, accanto ad un Ansaldo A.300/6. Poiché Calamandrei era in forza alla 115^a Squadriglia, quasi certamente il velivolo alle sue spalle è codificato "115-6". (Archivio A.Emiliani). Sotto. Primo piano dello stemma sul velivolo della foto precedente. (Archivio A. Emiliani).

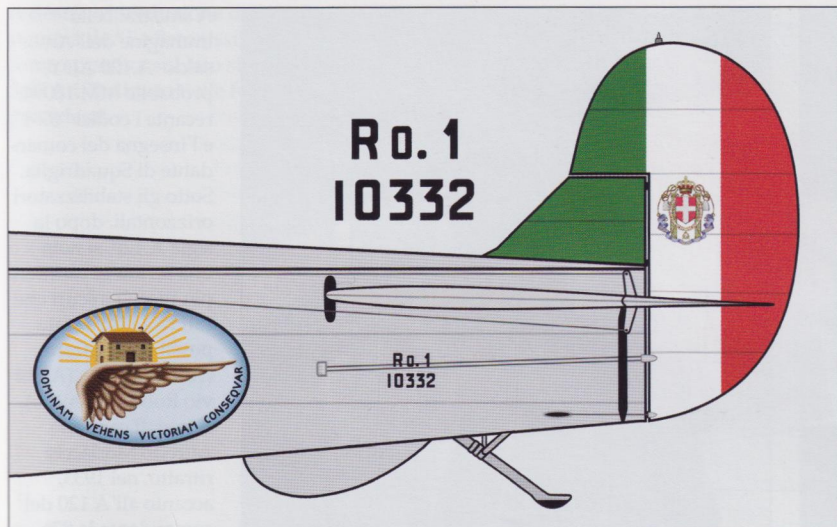


A fianco: disegno che riproduce lo stemma alle due foto precedenti.

In basso a destra: un O.F.M. Romeo Ro.1, MM 10332, recante in fusoliera lo stemma del 67° Gruppo O.A., ma non la numerazione del reparto di appartenenza. Potrebbe quindi trattarsi il velivolo di un comandante di Gruppo o di un velivolo "ad personam". (Archivio Roberto Gentilli).

Sotto: disegno che riproduce in primo piano lo stemma della foto a lato.





Sopra a sinistra: riproduzione del complesso posteriore del velivolo evidenziando i dati matricolari e il contrassegno di Stato.

Sopra: un Ro.1 della 115ª Squadriglia durante la manutenzione a terra. Ben visibile in fusoliera lo stemma lauretano adottato dal 67° Gruppo O.A. Notare il carrello velivolo dell'ultimo tipo. (Archivio Roberto Gentili).

A fianco: la classica foto ricordo di questo pilota documenta ancora una volta lo stemma lauretano su un Ro.1 in forza alla 115ª Squadriglia. Grazie all'esistenza di una foto diversa dello stesso velivolo, ma in qualità decisamente carente, possiamo precisare che la MM era 10342. (Archivio Giorgio Catellani).



Sotto a sinistra: riproduzione dei codici di appartenenza e lo stemma come apposti sul Ro.1 della foto precedente. Un po' insolito il fascio ovale su un Ro.1. Il disegno è stato possibile riprodurlo con sufficiente aderenza alla realtà sulla base di un'altra immagine però di qualità decisamente scarsa. La parte centrale dell'ala presente sul distintivo appare rovinata da scrostature.



data del 7 settembre 1943, si trova con soli quattro Ca.314.

Sull'attività della 87ª Squadriglia nel periodo della 1ª G.M. le pubblicazioni abbondano, per cui ne faremo un rapido accenno. Costituita formalmente il 2 febbraio 1918 su velivoli SVA sul campo di Ponte San Pietro (Bergamo) e piloti veneti, viene denominata "Serenissima" con chiaro riferimento alla passata Repubblica di Venezia.

Inizialmente dislocata a San Pelagio (Padova) alle dipendenze del X Gruppo, a fine febbraio si sposta a Ghedi (Brescia) e diventa autonoma passando all'XI Gruppo. Lo SVA, ritenuto inadatto dai migliori piloti come caccia, in realtà si rivela un ottimo ricognitore e con una buona autonomia. Basti citare il volo compiuto il 21 maggio dal tenente Antonio Locatelli e il sottotenente Francesco Ferrarin che compiono una ricognizione sul lago di Costanza, fotografando gli stabilimenti Zeppelin a Friedrichshafen, ovvero 750 km in quattro ore e un quarto.



A sinistra: bella immagine dell'Ansaldo A.120 ADY, probabile MM 10094, recante i codici "87-1" e l'insegna del comandante di Squadriglia. Sotto gli stabilizzatori orizzontali, dopo la sigla A.120, si nota una scritta in caratteri più piccoli e scuri che tuttavia non è stato possibile decifrare (ANSALDO?). (Archivio Roberto Gentilli). A lato. Il capitano Alfredo Morlacchi ritratto, nel 1933, accanto all'A.120 del comandante la 87^a Squadriglia. Questa foto permette di osservare molti particolari del Leone di San Marco che costituiva l'insegna de "La Serenissima". (Archivio Fabio Morlacchi via Giorgio Apostolo)



Sopra: bella foto che ritrae il capitano Morlacchi col suo osservatore a fianco l'Ansaldo A.120 ADY, "87-1" MM 10094. Dal confronto con le foto precedenti si nota come il Leone sia sempre rivolto dalla stessa parte e non speculare. (Archivio Fabio Morlacchi via Giorgio Apostolo).

A destra: riproduzione dei codici identificativi come da foto precedente.



87-1

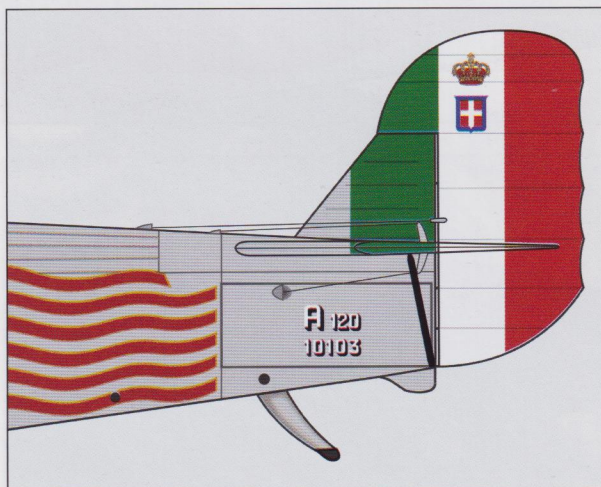
A destra: riproduzione dello stemma de "La Serenissima" come appariva sul lato sinistro dell'A.120 ritratto nelle foto precedenti.



Bella vista laterale dell'Ansaldo A.120 ADY, probabile sostituto del velivolo ritratto nelle foto precedenti in quanto recante sempre la codifica "87-1", ma la MM risulta essere 10103. Anche il bastone di comando quale sostegno dello stendardo è sostituito da una semplice asta con pomello. (Archivio Giorgio Catellani).



Illustrazione dei dati matricolari e contrassegni in coda al velivolo ritratto nella foto precedente. Rispetto l'esemplare MM 10094, non è presente il punto fra la A e 120, inoltre non appaiono altre diciture dopo tale sigla.



Il 20 maggio la 87^a torna a San Pelagio da dove svolge una intensa opera di rilevamenti e anche bombardamenti. Il 9 agosto 11 velivoli si levano in volo per tentare un volo su Vienna, come da tempo ideato da Gabriele D'Annunzio che prende posto sullo SVA pilotato dal capitano Natale Palli. Causa problemi vari, sulla capitale viennese arriveranno soltanto sette velivoli che tuttavia sorvoleranno la città per una ventina di minuti lanciando manifestini e tornando indisturbati alla base.

In seguito la 87^a, dopo la rimessa in efficienza dei velivoli e il passaggio al IV Gruppo, concluderà l'attività bellica nel 1° Conflitto Mondiale con ben 189 voli di guerra, molti dei quali azioni di attacco e bombardamento. Successivamente, entra a far parte del 19° Stormo, ma nel 1925 passa al 21° Stormo da Ricognizione.

Nel 1929 viene dotata di velivoli Ansaldo A.120 che verranno mantenuti abbastanza a lungo, infatti nel novembre 1936 la 87^a ne ha in carico ancora sei, per passare rapidamente, l'anno successivo, ai Romeo Ro.37.



Foto di gruppo a fianco il velivolo A.120 ADY MM 10103. Permette di osservare bene i particolari che compongono l'insegna della 87ª sul lato destro. (Archivio Roberto Gentili).



Riproduzione dell'insegna sulla base della foto precedente.



L'A.120 codificato "87-2" mostra come soltanto sui velivoli dei comandanti lo stendardo recasse un sostegno nella parte anteriore. (Foto Marco Minio Paluello via Associazione Culturale 4º Stormo).

L'Ansaldo A.120, codificato "87-4" pilotato dal capitano Alfredo Morlacchi nel 1931. Questa foto in volo permette di osservare molti particolari come il generatore elettrico e le antenne che denotano un velivolo dotato di impianto radio. (Archivio Fabio Morlacchi via Giorgio Apostolo).



Sopra: l'insegna presente sul velivolo A.120 "87-6" denota come, seppur simili, ogni esemplare ne differisse nei particolari. (Archivio Roberto Gentilli).

Il 1° gennaio 1936 entra a far parte del 67° Gruppo, con le squadriglie 25^a e 115^a, fino al settembre 1939.

L'entrata in guerra dell'Italia trova l'87^a Squadriglia, al comando del capitano Almerico Biancardi, dotata dei Caproni Ca.311, ancora basata a Padova, ma in ambito del 65° Gruppo, 21° Stormo O.A., e il 17 si trasferisce a Quarto d'Asti, per rientrare a Padova l'11 luglio.

A febbraio 1941 la 87^a si trova ad operare da basi in Puglia, quindi ad aprile in Albania a Tirana, per le operazioni nel settore balcanico per poi dedicarsi in seguito, con spostamenti vari secondo necessità, principalmente alla sorveglianza costiera del territorio metropolitano.

In ottobre passa al 66° Gruppo O.A. mentre è di stanza a Bari Palese.

Nel luglio 1942 si trasferisce in Libia, dotata di Ca.311, ove è impegnata attivamente spostandosi secondo i movimenti del fronte. A novembre si ritira in Sicilia a Gela riunendosi al 20° Stormo.

Col nuovo anno inizia a dotarsi dei Caproni Ca.313/314 effettuando movimenti su basi come Gerbini, Reggio Calabria, Palermo.

In luglio si trasferisce a Novi Ligure, ma il 15 agosto 1943, mentre è al comando dal capitano Vittorio Matteri, e sempre in ambito al 66° Gruppo, l'87^a Squadriglia viene sciolta e non più ricostituita.



A destra: un pilota in tenuta di volo accanto all'A.120 codificato "87-8". Anche in questo caso il Leone differisce in qualche particolare e le ombrature rispetto l'immagine precedente. (Archivio Roberto Gentilli).

La Madonna di Loreto Patrona degli Aviatori

L'idea di affidare gli aviatori ad un Patrono risale praticamente sin dagli albori dell'aviazione. Verso il 1909 l'aviazione francese, russa e croata avevano assunto quale Patrono Sant'Elia che, alla fine della sua vita terrena, era stato rapito in cielo su quello che era definito un carro di fuoco.

Riguardo la Madonna di Loreto, sin dal 1912 la Società Aviatori e Aeronauti di Torino si sarebbe affidata alla sua protezione. Perché la Madonna di Loreto? Stando alla tradizione o leggenda popolare, nel maggio 1291 con la riconquista della Terra Santa da parte dei saraceni, decisi a distruggere le chiese cristiane, mentre si avvicinavano alla Basilica dell'Annunciazione della Madonna di Nazareth, la sua Casetta, in essa preservata, si sarebbe levata in volo per depositarsi sulla costa Dalmata (odierna Croazia).

Da qui, il 10 dicembre 1294 spiccò nuovamente il volo per l'altra parte dell'Adriatico, posandosi in una zona del territorio di Recanati, denominata Lauretum, poi divenuta Loreto. Le immagini della Santa Casa trasportata in cielo da parte degli Angeli, sono invenzioni pittoriche di artisti vari, ma rendono bene l'idea del trasporto in volo.

Già nel 1917 il tenente colonnello Ercole Morelli, segretario dell'Aeroclub d'Italia, cercò un accordo a livello internazionale per trovare un protettore unico per gli aviatori, proponendo la Madonna di Loreto, ma senza successo.

Terminato il conflitto 1915/1918, il Morelli tornò su tale argomento con l'appoggio di alcuni prelati fra i quali il vescovo della diocesi marchigiana Alfonso Maria Andreoli che perorò la causa presso Papa Benedetto XV il quale l'accolse con favore emettendo un Decreto contenente il seguente testo (in latino nell'originale):

Decreto Pontificio con il quale la Beata Maria Vergine di Loreto viene dichiarata Patrona dei viaggiatori in aereo.

Il Beatissimo Nostro Signore Benedetto XV, papa, accogliendo assai volentieri i supplici voti di alcuni vescovi e di altri fedeli, a lui presentati dal sottoscritto Cardinale Prefetto della Sacra Congregazione dei Riti, con la sua suprema autorità ha dichiarato e costituito la Beatissima Maria Vergine, denominata di Loreto, principale Patrona presso Dio di tutti i viaggiatori in aereo. Nonostante ogni altra cosa in contrario.

Roma, 24 marzo 1920.

Come si può notare, il Decreto si riferisce a tutti i viaggiatori in aereo indistintamente.

Il Governo italiano, con Regio Decreto dell'11 settembre 1920 riconosceva ufficialmente la Vergine di Loreto quale protettrice dell'Aeronautica.

Nella notte fra il 22 e il 23 febbraio 1921, nella Santa Casa scoppiò un incendio che portò alla distruzione della statua originale della Madonna, da alcuni indicata come opera di San Luca evangelista.

In effetti, pare che San Luca abbia effettivamente realizzato un'icona (dipinto), poi riprodotta in una statua in abete rosso realizzata da uno scultore umbro-marchigiano del XIV secolo. La statua perduta venne rimpiazzata da una copia realizzata dallo scultore Leopoldo Celani, su modello in gesso di Enrico Quattrini, utilizzando il legno di un cedro dei giardini vaticani.

La nuova statua, incoronata da Papa Pio XI nella Cappella Sistina il 5 settembre 1922, venne consegnata tramite il cardinale Pietro Gasparri alla Basilica di Loreto l'8 settembre.

Fra i personaggi famosi che dimostrarono devozione nei confronti della Patrona degli Aviatori, vi fu Gabriele D'Annunzio, del quale parleremo più avanti. Il generale Umberto Nobile portò con sé nei suoi viaggi in dirigibile al Polo Nord, sia un quadretto che una statuette lignea della Madonna lauretana. Una medaglia fu portata da Francesco Da Pinedo sull'S.55 battezzato "Santa Maria". Lo stesso per Charles Lindbergh sul suo "Spirit of St. Louis" con un'immagine donatagli dal parroco della chiesa cattolica di St Enry in San Louis.

Ma probabilmente pochi sapranno che la Madonna di Loreto è stata compagna di volo degli astronauti dell'Apollo 9 nel volo effettuato fra il 3 e il 13 marzo 1969. In particolare il colonnello James Alton McDivitt, cattolico praticante, aveva cercato inutilmente una medaglia della Vergine di Loreto in una determinata misura. Un amico informò monsignor Aurelio Sabattani, del Santuario di Loreto, che provvedeva ad inviare medaglie benedette per lui e i due compagni, David Scott e Rusty Schweickart.

Innumerevoli sono sia le aviazioni militari che compagnie civili di varie nazioni che in qualche modo si sono affidate alla protezione della Patrona degli Aviatori (e di tutti coloro che volano), ovvero la Madonna di Loreto.

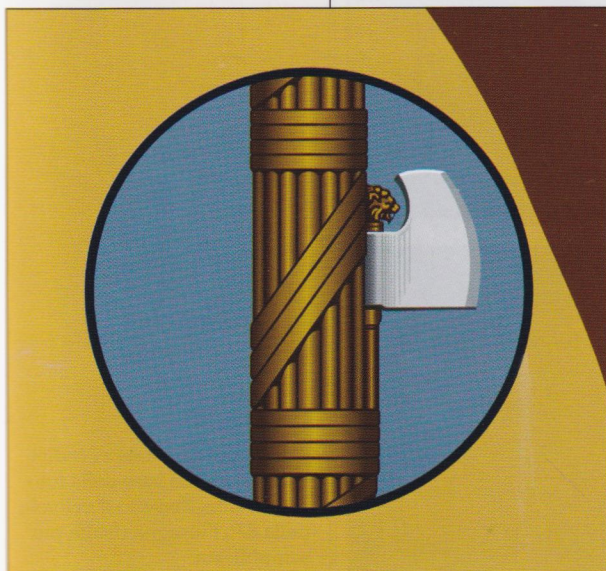
Interessantissima foto di un IMAM Ro.37 incidentato, appartenente alla 87^a Squadriglia che mostra nelle superfici alari inferiori dei dischi indicanti la partecipazione a qualche manovra militare. Sebbene appaiano neri per l'uso della pellicola ortocromatica, potrebbero essere in rosso poiché solitamente le manovre presumevano un "partito" rosso in opposizione a quello azzurro. Ma l'interesse maggiore è dato dalla presenza dello stemma de "La Serenissima" in fusoliera. Anche il fascio a fianco l'abitacolo non è nel solito standard. (Archivio Gregory Alegi via Giovanni Massimello).



A lato: la riproduzione dello stemma e i codici identificativi come apposti sul velivolo alla foto precedente.



Sotto: riproduzione del fascio in fusoliera, dallo stile insolito, come appariva sul Ro.37 "87-5" ritratto nella foto precedente.



L'Araldica del 67° Gruppo O.A.

Secondo alcuni, lo stemma della 25^a Squadriglia, costituito da un'ala che trasporta la Santa Casa di Loreto, risalirebbe alla 1^a Guerra Mondiale, tuttavia è sufficiente dare un'occhiata alle vicissitudini di tale Squadriglia in quel periodo per comprendere che difficilmente avrebbe avuto occasione di adottare un'insegna, fra l'altro basata su tale soggetto. Probabilmente la causa di questa convinzione è un'errata interpretazione, quale stemma aeronautico, di una xilografia raffigurante la traslazione della Santa Casa tramite sei Angeli, realizzata nel 1915 dall'artista triestino Guido Marussig, proprio su suggerimento di Gabriele D'Annunzio, come si può vedere nell'illustrazione sita nella seconda pagina, in alto, di questo articolo, ove sono apposti versi e firma del poeta succitato.

Oltre a ciò, va fatto notare che il poeta, in una lettera datata 10 dicembre 1937, indirizzata al generale Giuseppe Valle, scrive: "Oggi 10 dicembre ricorre la Traslazione della Santa Casa di Loreto, che nel primo ardore della guerra fu da me proposta al

riconoscimento degli Aviatori e dichiarata Tutelare degli Aviatori in guerra e in pace. Son certo che in tutti i miei fedeli compagni vige l'onoranza della Vergine alata che in Dalmatiam prius, deinde in agrum Lauretanum traslata fuit... Io oso oggi ricordarti la data miracolosa perché tu richiami ai nostri aviatori a mirare irraggiate di tanta gloria votiva le acque dell'Adriatico nostro in perpetuo."

Anche in questo caso il riferimento al "primo ardore della guerra" porta al periodo iniziale della 1ª Guerra Mondiale, ma non certo all'insegna specifica di una qualche squadriglia di aeroplani.

La prima citazione riguardante in qualche modo uno stemma lauretano a sfondo aeronautico si ebbe l'11 settembre 1921 a Loreto quando in occasione di solenni celebrazioni, presenti oltre una ventina di aeroplani, ai piloti venne donata una targa in bronzo, raffigurante il volo della Santa Casa, da apporre sulla fusoliera del proprio aereo.

Da allora celebrazioni liturgiche a Loreto in stretto contatto con elementi aeronautici, grazie anche all'instancabile opera del tenente colonnello Ercole Morelli, furono la norma.

Non stupisce quindi che la 25ª Squadriglia, quando nel 1924 venne basata sul campo di Loreto, abbia adottato uno stemma con esplicito riferimento alla traslazione della Santa Casa. Una riproduzione di tale insegna appare per la prima volta su una pubblicazione edita nel novembre 1929 e che abbiamo riprodotto in "bella copia" nel disegno in fondo a destra nella seconda pagina di questo articolo.

Come si può notare in tale versione iniziale compare anche un fascio posto a sinistra di chi guarda. Non è comprovato se venne applicata in tal guisa anche sui velivoli, o soltanto sulle tavole appese all'interno delle aviorimesse. Sappiamo l'esistenza di una foto che documenta una di queste tavole con detti componenti, ma racchiusi in una specie di ottagono schiacciato in luogo dell'ovale.



Un Ro 37, appartenente alla 115ª Squadriglia, finito "sull'attenti", permette di osservare l'andamento mimetico, a cinque tonalità di colore che pare rispondere alla produzione Caproni di Taliedo. Pur recando i codici identificativi della 115ª Squadriglia, subito dopo di essi appare l'insegna de "La Serenissima" che documenta come nel periodo di permanenza della 87ª Squadriglia nel 67° O.A. (gennaio 1936 - settembre 1939), tale distintivo fosse divenuto stemma di Gruppo se non di Stormo. (Archivio Achille Vigna).



A lato: riproduzione di codici e stemma sulla base della foto precedente. Rispetto il velivolo della 87ª, l'insegna risulta più semplificata.



Tirana, 1941. Lo stemma de La Serenissima è ormai relegato alla sola tuta dei piloti. Sullo sfondo un Caproni Ca.311 della 87^a Squadriglia, forse "87-4". (Archivio Giovanni Massimello).

1929, sono ritratti due Ansaldo A 300/6 appartenenti a detta squadriglia, ma recanti in fusoliera lo stemma lauretano costituito dall'ala recante la Santa Casa.

Perché non quello della 115^a? Il motivo di questa sostituzione è dovuto a quanto disposto dal Foglio d'Ordini n° 10 del Ministero dell'Aeronautica datato 5 aprile 1927 e del quale diamo alcuni stralci. *"Sono adottati speciali distintivi di riconoscimento per ogni gruppo ed una numerazione di squadriglia. I Comandanti di Stormo provvederanno che tutti gli apparecchi dei gruppi d'impiego dipendenti siano muniti di speciali contrassegni la cui scelta è lasciata alla facoltà dei comandi interessati. Però il distintivo prima di essere definitivamente adottato, dovrà ottenere l'approvazione di questo Ministero – Ufficio di Stato Maggiore - e a tale scopo insieme alla richiesta di adozione i Comandi invieranno un disegno riproducente il distintivo stesso nella scala di 1/8. I Comandanti di Stormo adotteranno a scelta il distintivo di uno dei gruppi dipendenti..... I distintivi dovranno essere ispirati a soggetti seri ricordanti le tradizioni della specialità o i fasti delle Squadriglie e del Gruppo; ed il disegno, semplice e di colori vivaci, dovrà risultare visibile da qualche centinaio di metri di distanza e dovrà avere dimensioni proporzionate allo spazio riservato alla sua applicazione..... I distintivi verranno applicati sullo scafo, sulla fusoliera o sulla carlinga da entrambi i lati a poppavia il Fascio Littorio."*

La disposizione di cui sopra spiega l'adozione da parte del 67° Gruppo dello stemma precedentemente quale insegna della sola 25^a Squadriglia.

Notare come nel frattempo sia sparito il fascio e compaia il motto: "DOMINAM VEHEMUS VICTORIAM CONSEQUAR", non traducibile letteralmente, ma interpretabile come: *"Accompagnando (o trasportando) la Signora dei Cieli, conseguiremo la Vittoria"*.

Successivamente, con l'abbandono del campo di Loreto da parte della R.A., sembrerebbe fosse in progetto la sostituzione dell'insegna lauretana con il ritorno all'Ibis della 115^a Squadriglia, quale stemma di Gruppo, come da bozzetto illustrato al centro della terza pagina di questo articolo. Non vi è prova che questo sia effettivamente avvenuto, mentre è comprovata l'adozione dello stemma della Serenissima, quando la 87^a Squadriglia è passata alle dipendenze del 67° Gruppo il 1° gennaio 1936, probabilmente in ottemperanza a quanto disposto dal Foglio d'Ordini n° 29 del 15 ottobre 1937 che istituiva l'adozione dei distintivi di Stormo a partire dal 1° dicembre 1937.

Tuttavia con l'entrata in guerra dell'Italia e con la transizione dai velivoli Ro.37 ai Caproni Ca.311, detto distintivo figura limitato alle sole tute dei piloti in forza alla 87^a Squadriglia.

Sebbene tale Squadriglia alla data dell'8 settembre 1943 non fosse più esistente e non ricostituita, la sua insegna è presente nell'attuale stemma dell'Aeronautica Militare, adottato il 25 gennaio 1971 tramite Decreto Legge del Presidente della Repubblica.

Sempre nel 1929, nel libro "La carlinga armoniosa" di Saverio De Mendoza, egli scrive: *"La 25^a Squadriglia da Ricognizione aveva per insegna un Fascio Littorio a la Casetta della Madonna di Loreto posta su una grande ala."*

Come abbiamo visto, nell'aprile del 1927 la 25^a Squadriglia passa al 67° Gruppo, 21° Stormo O.A. con la 115^a Squadriglia basata a Bologna e ove questa rimane.

La 115^a Squadriglia ha una sua insegna costituita da un Ibis, come nel disegno nella terza pagina in alto di questo articolo, che lo riproduce nella versione illustrata in pubblicazione del novembre 1929.

Tuttavia in un paio di foto riprese a Bologna in data 3 luglio

L'8° STORMO BOMBARDAMENTO TERRESTRE



Bella immagine che ritrae alcuni Caproni Ca.73 in forza al 26° Gruppo BN. In primo piano l'esemplare MM 25010 appartenente alla 11ª Squadriglia. I fasci in fusoliera con la lama rivolta all'indietro fanno datare l'immagine all'anno 1927, successivamente ai primi di marzo. (Archivio Giorgio Apostolo)

Il 1° luglio 1926 viene costituito l'8° Stormo Bombardamento Notturmo (Misto), composto dal 26° Gruppo BN, con le Squadriglie 11ª e 13ª, di base a Ciampino Sud, dotato di velivoli Caproni Ca.73, e l'86° Gruppo Bombardamento Marittimo, con le Squadriglie 190ª e 191ª, basato a Brindisi, dotato di velivoli Macchi M.24 e Cant.6.

Il 23 ottobre 1927, mentre l'11ª Squadriglia è sempre dislocata a Ciampino Sud, otto Ca.73 della 13ª Squadriglia, al comando del maggiore Virgilio Sala, si spostano in volo da Catania a Tripoli, a supporto delle operazioni in atto nel territorio libico.

Nel 1929 il 26° Gruppo vola ancora sui Ca.73 e la evoluzione con muso vetrato denominata Ca.74G (nulla a che vedere col Ca.74 che era il progetto



Sopra: primo piano del Ca.73 MM 25038 appartenente allo stesso reparto. Interessante il logo ditta che racchiude le lettere CAP, così come i due fari posti sulla prua. La matricola del velivolo fa parte del lotto di produzione dal 25010 al 25059. (Archivio Giorgio Apostolo)

A lato sopra: riproduzione del logo alla foto precedente.

In basso: riproduzione dei dati matricolari del velivolo nello stile in cui apparivano sulla fusoliera dei Ca.73.

Un Ca.73 della 11ª Squadriglia completo di carico bellico. Nota-
re i due generatori sotto la prua.
(Archivio Giorgio Apostolo)

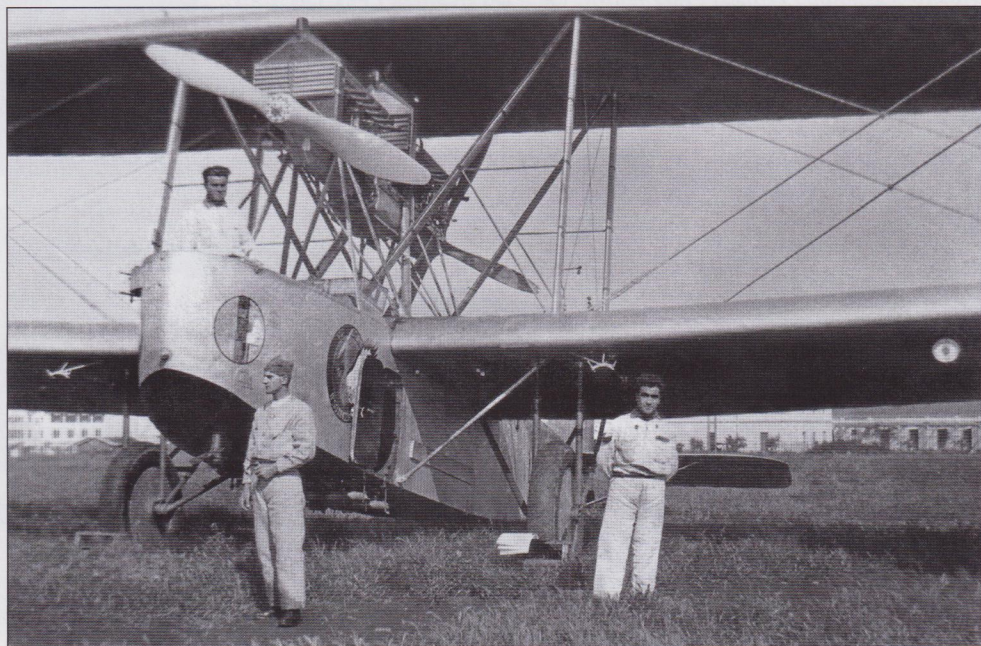


di un monomotore ben più piccolo). L'86° Gruppo BM riceve invece il Savoia Marchetti S.55 e dopo un breve addestramento partecipa alla Crociera Aerea del Mediterraneo Orientale dal 5 all'11 giugno, e successivamente, anche alla Coppa De Pinedo conquistando il primo e secondo posto.

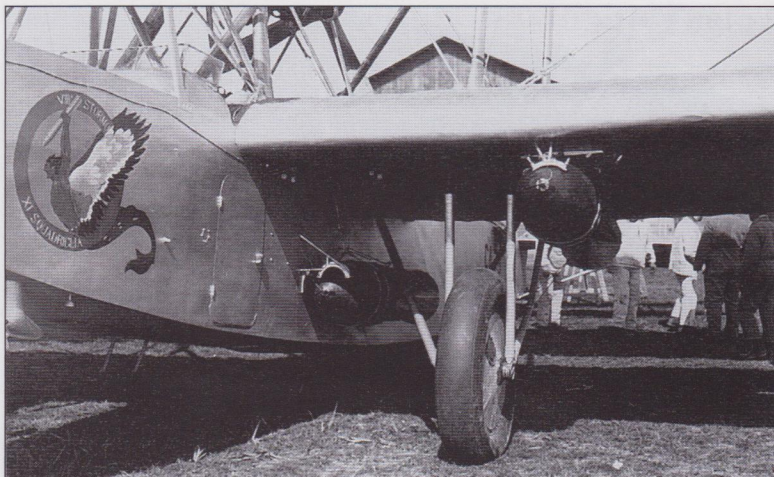
Poco dopo, il 10 ottobre 1929, l'8° Stormo Misto viene sciolto e i suoi Gruppi diventano Autonomi; il 26° Gruppo BN passa temporaneamente alle dipendenze della 3ª ZAT, per poi entrare, nel febbraio 1934, a far parte del 9° Stormo BT.

Il 1° giugno 1931 l'8° Stormo BT viene ricostituito con i Gruppi 27° (17ª e 18ª Squadriglia, con sede a Gorizia) e 28° (10ª e 19ª Squadriglia, con sede a Lonate Pozzolo) equipaggiati sempre con i Ca.73 e Ca.74G. In ottobre i due Gruppi si riuniscono a Poggio Renatico; ai Ca.73 e 74G si aggiungono anche dei Caproni Ca.102 bimotori con i quali continua l'attività di addestramento.

All'inizio del 1935 lo Stormo viene dotato del monoplano monomotore Caproni Ca.111 e successivamente inviato in Africa Orientale, ove giunge in settembre, per la campagna militare su questo fronte.



Altro Ca.73 in forza alla 11ª
Squadriglia B.N. Su questo
velivolo la numerazione di
Squadriglia, apposta sul bordo
inferiore dello stemma, è
espressa in numeri arabi (11ª),
diversamente da altri in cui
appare in numeri romani (XI).
(Archivio Roberto Gentili)



Nel novembre dello stesso anno, a Poggio Recanati si riforma l'8° Stormo Bis, su velivoli Ca.74G, Ca.102 e Ca.111. Nel gennaio 1936 l'unità si sposta a Borgo Panigale e comincia a ricevere i trimotori Savoia Marchetti S.81. Nel luglio dello stesso anno, l'8° Stormo AO, al termine dell'impegnativa campagna in terra d'Africa, ove lascia quindici caduti, riceve l'ordine di rimpatrio e si fonde in un unico Reparto con quello rimasto sul territorio nazionale.

Nel gennaio 1937 riceve i nuovi trimotori Savoia Marchetti S.79 e prosegue un'intensa attività di addestramento. Fra il novembre 1937 ed il gennaio 1938 l'8° Stormo di trasferisce a Palma di Maiorca e prende parte attivamente alle operazioni in Spagna con la denominazione di "Falchi delle Baleari".

Nel giugno 1939, lasciando quasi tutti i velivoli all'aviazione franchista, rientra in Italia e viene ancora una volta ricostituito con i suoi due Gruppi, ma questa volta con base in Sardegna.

All'inizio di giugno del 1940 l'8° Stormo BT si trova schierato sull'aeroporto di Alghero, sua base di pace, agli ordini del Comando Aeronautica della Sardegna. Il 1° giorno del mese, come tutti gli altri reparti operativi, ricevette un telegramma cifrato con l'ordine di aprire le buste sigillate relative al trasferimento alla sua base "di mobilitazione".

Nel caso dell'8° Stormo il movimento per via aerea era previsto per l'aeroporto di Villacidro. Pertanto, il mattino del giorno stabilito, il 3 giugno, 32 S.79 si spostarono da Alghero a Villacidro, atterrando regolarmente e stabilendovi la loro sede operativa. A tale data il reparto era comandato dal colonnello Vittorio Ferrante ed era composto da due Gruppi, il 27° ed il 28°, a loro volta agli ordini del tenente colonnello Eugenio Mazzola ed il tenente Michele Banchio. I comandanti delle quattro Squadriglie erano i capitani Lodovico Bosticco (18^a), Duilio Piacentini (52^a), Aurelio Baisi (10^a) e Leonardo Canaletti (19^a). Un dato curioso si riferisce al numero ordinativo della

Sopra a sinistra: un Ca.73 ove è visibile, in primo piano, lo stemma dell'8° Stormo, 11^a Squadriglia. I dati di appartenenza sono indicati in numeri romani. (Museo Caproni)

In alto: primo piano della stessa insegna. La qualità è scadente, ma sufficiente a documentare i particolari complessivi.

Sopra: la riproduzione dell'insegna alla foto in alto.



Velivoli Ca.73 probabilmente appartenenti alla 11^a Squadriglia. Su quello in primo piano, oltre le insegne presenti nella parte anteriore, si può notare la tipologia del velivolo dipinta in fusoliera con relativa matricola del velivolo, purtroppo coperta da un addetto al reparto. Distinguibili seppur con difficoltà, subito sotto lo stabilizzatore superiore in coda, i dati matricolari ripetuti in dimensioni minori e colore chiaro, forse azzurro, ma invertiti rispetto la fusoliera, ovvero con la matricola posta superiormente ed il tipo velivolo sotto, forse preludio della sostituzione degli stessi con i codici di Squadriglia. La scarsa qualità della foto non ne permette l'identificazione.



Questa foto documenta come i dati matricolari in fusoliera siano stati poi sostituiti dai codici di Squadriglia (11ª) e numerazione velivolo. (Archivio Giorgio Apostolo)

Gruppo. Anche le Squadriglie cambiarono denominazione: la 276ª divenne la 10ª e la 277ª divenne la 19ª.

Le prime operazioni belliche dello Stormo si ebbero durante la breve campagna di Francia, quando gli S.79 bombardarono a più riprese alcuni aeroporti in Corsica. In seguito il reparto sarà impegnato in missioni di bombardamento in quota della flotta inglese operante nel Mediterraneo, come nel caso di Capo Teulada.

Ma l'anno più significativo per l'8° Stormo, dal punto di vista bellico, fu indubbiamente il 1941. A partire dall'aprile 1941, infatti, il reparto, allora comandato dal colonnello Fernando Accardo, si schierò progressivamente in Africa Settentrionale, partecipando da vari aeroporti come Misurata, Derna, Bengasi, Martuba, Barce, a numerose missioni di bombardamento, quasi sempre notturne, e a frequenti ricognizioni offensive.

All'inizio del 1942 l'8° Stormo si trovava sull'aeroporto di Misurata in fase di rimpatrio verso Perugia.

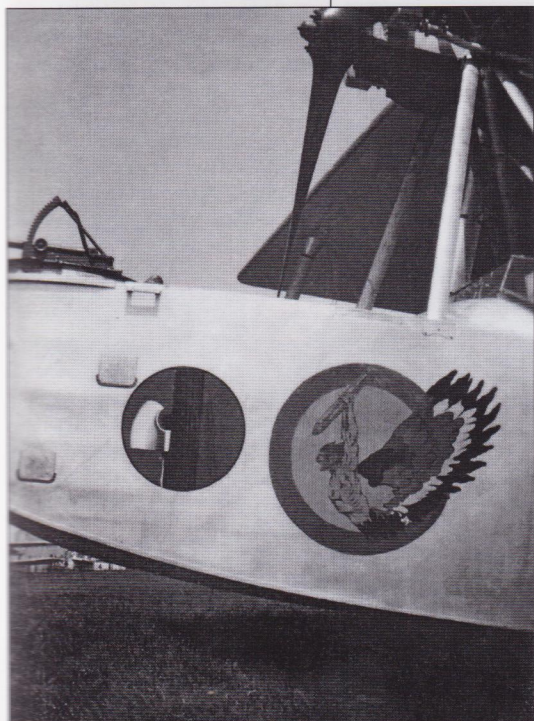
Il bilancio della sua attività in Libia è illustrato in queste cifre: 835 azioni (tra ricognizioni e bombardamenti), 4 S.79 perduti, 15 uomini caduti e 29 dispersi.

Da Perugia lo Stormo si trasferisce, nel giugno 1942, a Viterbo, passando progressivamente dagli S.79 agli SM.84.

Nel 1943 lo Stormo è trasferito in Sicilia per partecipare alla difesa dell'Italia meridionale ma i documenti relativi alla sua attività sono purtroppo andati quasi interamente dispersi. Si sa però che nei primi tre mesi del 1943 vennero persi sei SM.84 con i relativi equipaggi, mentre, dopo il passaggio ai più efficaci Cant.Z.1007, altre dolorose perdite si accumularono con il mancato rientro di almeno tre velivoli.

Alla data dell'8 settembre 1943 il 27° Gruppo si trovava a Bologna Borgo Panigale con sei Cant Z.1007, nessuno dei quali efficiente. Il 28° era suddiviso tra Perugia (con sei Cant.Z.1007, di cui solo due efficienti) e Brindisi (con un solo trimotore efficiente dei due in carico).

In pratica, l'8° Stormo BT aveva cessato di esistere.



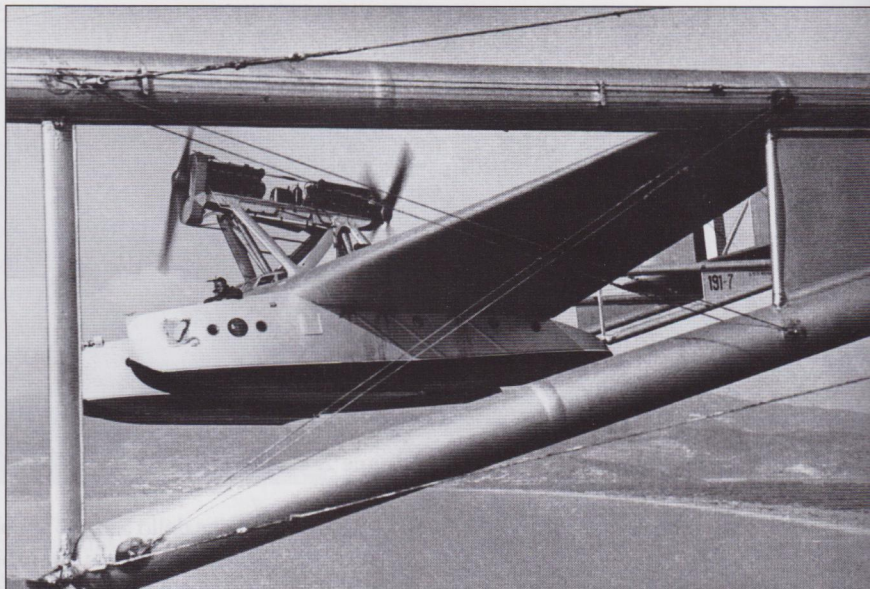
Sopra a sinistra: interessante immagine che mostra i contrassegni identificativi su un Ca.73 in forza al 26° Gruppo Autonomo BT (forse 13ª Sq.). Non facendo più parte dello Stormo Misto, l'insegna, in luogo del tritone, ritrae un uomo alato nell'atto di scagliare una bomba. Sullo sfondo è interessante notare la presenza di altri due Ca.73, ove nella parte centrale della fusoliera non sono presenti dati matricolari o di Squadriglia, ma il numero individuale velivolo (ben identificabile un 4) seguito da due barre colorate in spessore diverso: più ampia quella anteriore e sottile quella posteriore; questo farebbe datare la foto fra il 1930 ed il 1932. Il numero di Squadriglia (in questo caso non visibile) era posto solitamente in dimensioni ridotte in prossimità degli stabilizzatori. (Collezione Marco Minio Paluello, via Associazione Culturale 4° Stormo)
A lato: la riproduzione dello stemma alla foto precedente.

Araldica e colori.

Lo stemma adottato inizialmente dall'8° Stormo BN era un tritone alato nell'atto di scagliare una bomba. Il significato era chiaramente quello di rappresentare la doppia specialità del bombardamento terrestre e marittimo. Di questa insegna abbiamo documentazione fotografica limitata a velivoli della 11ª Squadriglia, 26° Gruppo BN. Successivamente, nel periodo in cui il 26° Gruppo è diventato Autonomo, ovvero inizio anni '30, essendo ormai esclusivamente terrestre, lo stemma da tritone alato si è trasformato in uomo alato.

Dell'86° Gruppo BM. conosciamo soltanto un paio di foto e una cartolina pubblicitaria del reparto.

Una ritrae un Savoia Marchetti S.55 appartenente alla 191ª Squadriglia, mentre l'altra documenta l'apposizione dell'insegna su entrambi i lati in modo speculare, ovvero col personaggio sempre rivolto verso la prua del velivolo. Notare come lo stemma, pur raffigurando sempre il tritone alato, differisca notevolmente da quello apposto sui Ca.73. Il motto: AD SIDERA SIGNUM PATRIÆ risulta presente soltanto nella versione BM. In questo caso, non disponendo di documenti fotografici atti a



Bella immagine in volo del Savoia Marchetti S.55 "191-7", appartenente all'86° Gruppo Bombardamento Marittimo. (Archivio Giorgio Apostolo) A sinistra: la foto ricordo di questi due personaggi ci permette di constatare come l'insegna apposta sulla fiancata destra di un S.55, fosse rivolta sempre in avanti, quindi speculare sui due lati. Tale stemma, pur ricalcando il soggetto apposto sui Ca.73 del 26° Gruppo BN, ne differisce notevolmente nei particolari. Il motto è: AD SIDERA SIGNUM PATRIÆ, che risulta essere presente soltanto sui velivoli dell'86° Gruppo BM. (Archivio Gianni Tugliani)

una precisa riproduzione dello stemma araldico, ci si limita a presentare una cartolina del reparto, databile dicem-



A lato: cartolina dell'86° Gruppo Bombardamento Marittimo datata dicembre 1936. (Archivio Giorgio Catellani)
Sopra: particolare dello stemma presente sulla cartolina dell'86° Gruppo BM.



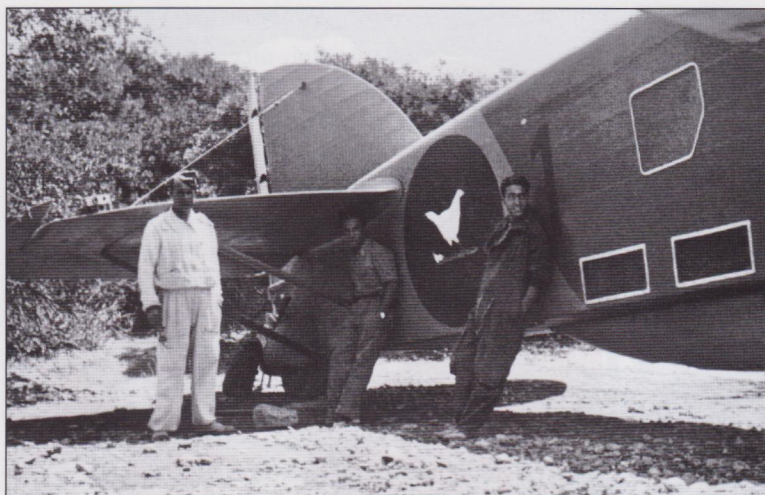
Sopra: uno stemma dell'8° Stormo a solo uso cartaceo o murale adottato probabilmente negli anni '30. Lo presentiamo a solo titolo di completezza. (Archivio Angelo Emiliani)
A destra: cartolina illustrante uno stemma "ufficiale" dell'8° Stormo, rimasto quasi certamente a solo livello cartaceo. Sarebbe stato realizzato dal pittore ferrarese Luigi Tibertelli noto con lo pseudonimo di Filippo De Pisis. (Archivio Giorgio Catellani)



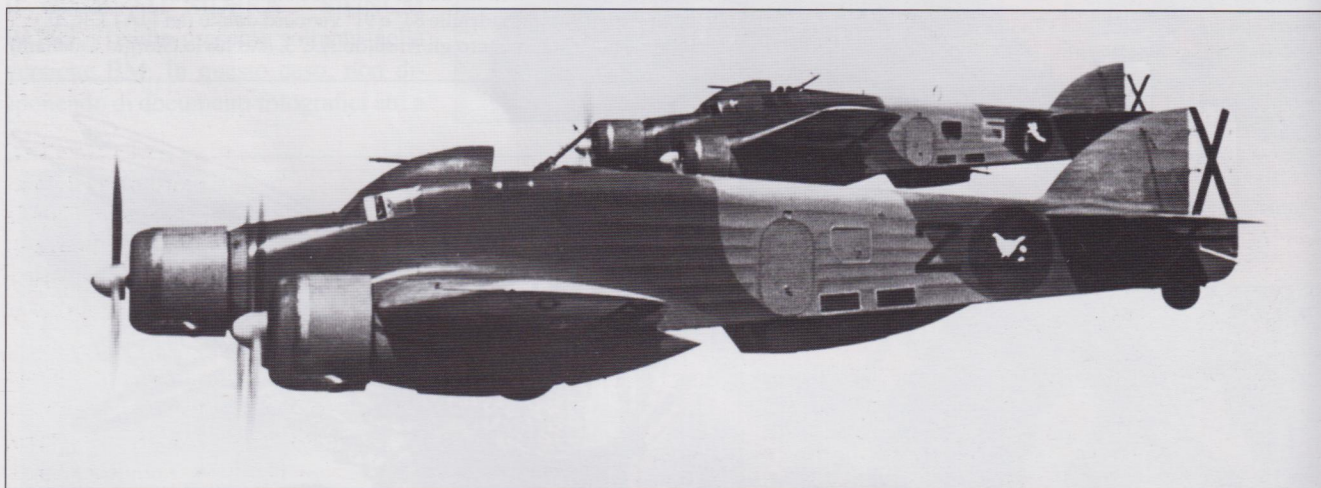
A destra: lo stemma del 7° Gruppo Caccia tratto dalla rielaborazione di una cartolina del reparto viaggiata nel 1928. Come si può vedere nella cartolina precedente, vi figura in bianco su fondo blu, ma nella collezione degli stemmi di Saverio De Mendoza, appare marrone rossastro, per cui si è scelta questa colorazione da considerarsi puramente indicativa. (Archivio Giorgio Catellani)

A sinistra: cartolina allegorica dell'8° Stormo Misto, ovvero riguardante il periodo fra il maggio 1928 e l'ottobre 1929, ove l'8° Stormo comprendeva, oltre il 26° Gruppo B.N. (di base a Ciampino) e l'86° Gruppo B.M. (basato a Brindisi), anche il 7° Gruppo Caccia dotato di velivoli Ansaldo A.C 3 sul suolo di Ciampino. Questo era composto dalle Squadriglie 76ª, 84ª, 86ª e 91ª dalla cui insegna era derivato lo stemma del 7° Gruppo, costituito da un Grifo coronato, come si può notare alla base di detta cartolina. Non risulta tuttavia che detto Grifo sia comparso sulle fusoliere dei velivoli. Dall'aprile 1929 le Squadriglie 84ª e 91ª vennero dotate dei FIAT CR.20, mentre le altre mantennero gli Ansaldo A.C 3. (Archivio Giorgio Catellani)





Sopra: due immagini che ritraggono il velivolo n° 1 appartenente alla 10ª Squadriglia del Capitano Tullio De Prato (nome di copertura "Gallina") che è il personaggio al centro della foto in vista ravvicinata. (Archivio Angelo Emiliani)
A lato: la riproduzione dello stemma che compariva sul lato destro del velivolo del Cap. De Prato. Notare come in questo caso la gallina deponga delle bombe.



Sopra: bella foto in volo ove compaiono rispettivamente, in primo piano un S.79 appartenente alla 10ª Sq. e in secondo uno della 52ª. (Archivio Angelo Emiliani)
A sinistra: primo piano dello stemma che compariva sul velivolo appartenente alla 10ª Sq. ritratto nella foto precedente. (Archivio Angelo Emiliani)
A lato: riproduzione dell'insegna della gallina come compariva sul lato sinistro del velivolo n° 2 della 10ª Squadriglia.



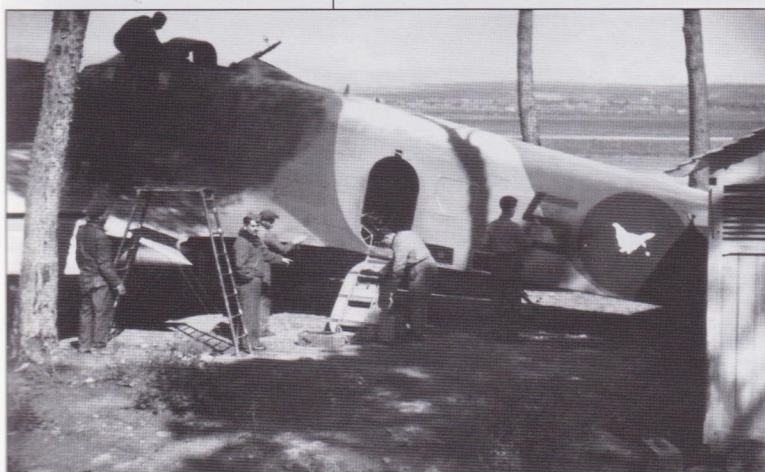
Immagine di non buona qualità, riguardante velivoli in forza alla 10ª Squadriglia, ma interessante per documentare come i distintivi risultassero sempre rivolti verso l'avanti, mentre le galline differissero fra di loro per avere o meno il terreno sotto i piedi, così come nella foggia e numero delle "uova" depositate. In primo piano sempre il velivolo n° 2. (Archivio Angelo Emiliani)

Sotto: bellissima foto che ritrae sempre velivoli della 10ª Squadriglia, ma sul lato sinistro. Rispettivamente i n° 5, 1, 2 e 6. (Archivio Famiglia Tullio Bortolotti)



Sotto: altre due foto che si riferiscono a particolari del velivolo n° 5 della 10ª Squadriglia. Notare come la posizione della seconda bomba, pur trattandosi sempre dello stesso velivolo, differisca di posizione, causa un ritocco. (Archivio Angelo Emiliani)

Sotto a destra: riproduzione dello stemma come compariva sul lato sinistro del velivolo n° 5 appartenente alla 10ª Squadriglia. La posizione delle bombe è in base alle foto a lato sotto.



bre 1936, ovvero nel periodo in cui l'86° Gruppo B.M. era diventato Autonomo.

Causa lo scoppio del conflitto in terra di Spagna, dal novembre 1937 l'8° Stormo BV (Bombardamento Veloce) dotato di velivoli Savoia Marchetti S.79, inizia il trasferimento a Palma di Maiorca dapprima col 28° Gruppo (Sq. 10ª e 19ª), seguito poi anche dal 27° (Sq. 18ª e 52ª), ritrovandosi al completo nel gennaio 1938.

Sui velivoli, i contrassegni di riconoscimento su ogni ala sono costituiti da una X e l'estremità in bianco per estradosso; mentre per intradosso, oltre le estremità bianche, vi sono due sottili bande nere e un disco pure nero; in questo solitamente, ma non sempre, vi è un X bianca. Il timone

di coda è in bianco con una X nera; in fusoliera vi è un disco nero per ogni lato. A distinguere i velivoli delle Squadriglie dell'8° Stormo vi sono soltanto i numeri individuali da 1 a 6, col colore che varia secondo la Squadriglia di appartenen-





Altra bella immagine che ritrae gli S.79 della 10^a Squadriglia n° 4 e 6. La gallina sull'esemplare n° 4, in primo piano, denota delle ombrature atte a riprodurre il piumaggio. Il distintivo su ogni velivolo si differenziava dagli altri in qualche particolare. (Archivio Fabio Bianchi)



za: nero per la 10^a, rosso per la 19^a, grigio per la 18^a e azzurro per la 52^a.

Sui dischi neri in fusoliera presto si aggiungono dei distintivi i cui soggetti sono ispirati ai nomi di copertura dei rispettivi comandanti, infatti la gallinella della 10^a Sq. si riferisce a "Gallina", ovvero il capitano Tullio De Prato. Notare come sebbene il soggetto sia sempre la gallina, in pratica varia nei particolari per ogni singolo velivolo, per cui vi può essere o meno il terreno sotto le zampe, il tipo e numero di "prodotti" sotto forma di uova o piccole bombe. Almeno nel caso del velivolo n° 4 sulla gallinella sono presenti anche delle sfumature a riprodurre il piumaggio.

La zampa alata era lo stemma della 19^a Squadriglia, 28° Gruppo, ovvero quella al comando del cap. Pietro Zigiotti, il cui nome di copertura era "Zampi", dal quale trae l'origine dell'insegna succitata.

Segue il simpatico angioletto che sorregge una bomba con la scritta "Bonanno" che non era precisamente un augurio, ma il nome di copertura del cap. Michele Banchio, comandante la 52^a Squadriglia del 27° Gruppo.

Notare come tutti gli stemmi succitati fossero sempre speculari, ovvero rivolti in avanti.

La 18^a Squadriglia non ebbe alcun distintivo specifico, salvo il successivo falco adottato quale insegna di Stormo. Si distingueva tuttavia per il numero velivolo in grigio la cui tonalità era prossima, se non identica, al grigio delle superfici inferiori e le cofanature motori (nel caso della mimetica a bande); queste normalmente venendo riprodotte in giallo, mentre le foto mostrano tonalità più corrispondenti ai vari modelli ditta esistenti sui quali appaiono in grigio.

Nell'agosto 1938 il comando dell'8° Stormo passa dal ten. col. Gennaro Giordano al colonnello Ernesto Rossanigo e, pare in concomitanza, le insegne di squadriglia vengono sostituite dal falco che lascia cadere una bomba, ovvero un distintivo unico per l'8° Stormo denominato non a caso "Falchi delle Baleari".



Sopra a sinistra: riproduzione dello stemma come compariva in fusoliera al velivolo n° 4 in forza alla 10^a Squadriglia, ritratto in primo piano nella foto precedente.

Sopra a destra: interessante foto che presenta un interrogativo. Lo stile dello stemma, sulla base della realizzazione della gallinella e le uova, porterebbe a collegarlo al velivolo n° 4 della 10^a Squadriglia, però non è spiegabile la mancanza del numero individuale considerando inoltre la vernice della mimetica alquanto usurata e quindi presumibilmente in periodo prossimo alla sostituzione della gallinella col falco. (Archivio Giorgio Catellani)

Vista parziale lato destro del velivolo n° 2 appartenente alla 19ª Squadriglia del Cap. Pietro Zigiotti (nome di copertura "Zampi").

Sotto a sinistra: riproduzione dello stemma alla foto precedente.

Al centro: primo piano dello stemma riproducente la zampa alata della 19ª Squadriglia, lato sinistro. (Archivio Angelo Emiliani)

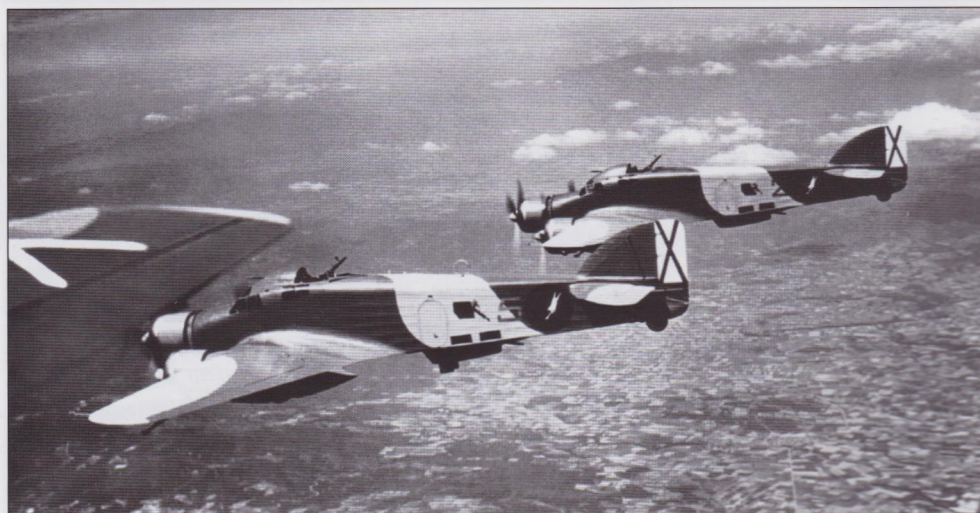
Sotto a destra: riproduzione dello stemma raffigurante la zampa alata sul lato sinistro del velivolo n° 5.



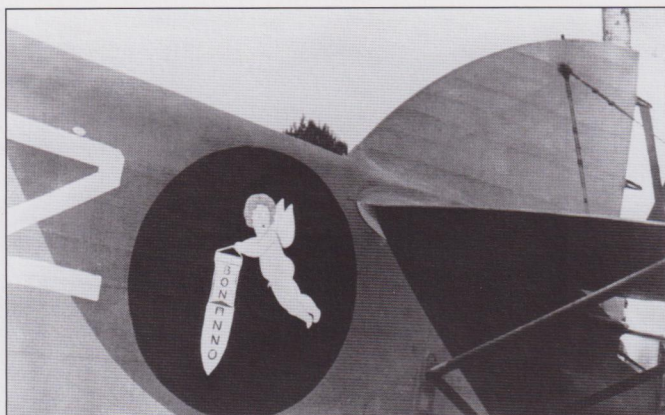
Purtroppo, i primi piani dello stemma non è che abbondino, ma le foto disponibili ci mostrano due stili diversi che convivevano.

La versione più semplificata pare corrispondere alla 10ª Squadriglia in base allo stile dell'insegna presente sulla baracca piloti della squadriglia in oggetto.

Nell'altro caso il falco è più particolareggiato con sfumature sul piumaggio delle ali e sul dorso, oltre le scie non sempre presenti. E' probabile che visti a distanza questi particolari



Rara immagine in volo dei velivoli n° 5 e 2 appartenenti alla 19ª Squadriglia. (Archivio Angelo Emiliani)

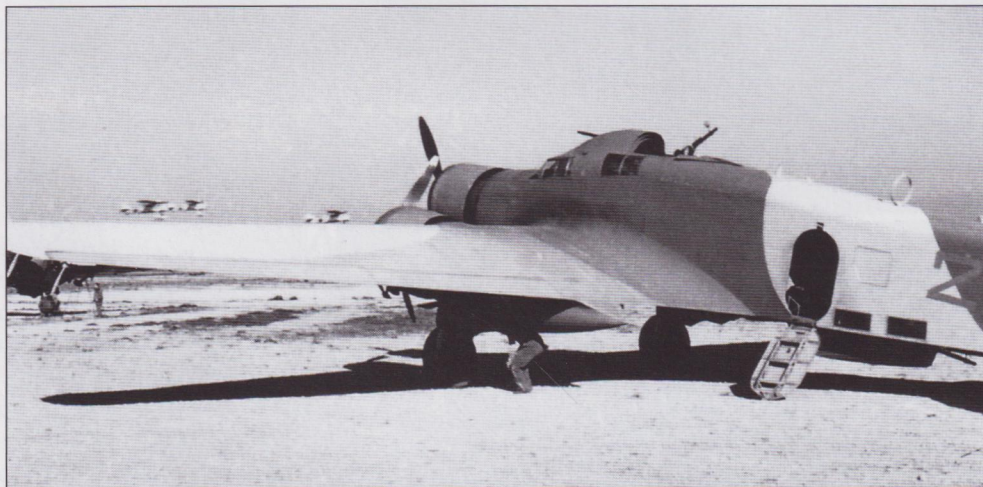


risultino limitati all'ala di sfondo e il dorso più scuri, come si nota in diverse immagini.

Una precisazione è doverosa in merito il colore scelto per la bomba che poteva essere anche in grigio. Infatti, le bombe aeronautiche italiane erano solitamente in azzurro quelle generiche da 50 chili, mentre quelle da 100 kg erano in grigio se contenenti esplosivo Tolite, o in azzurro se contenti Amatolo.

Le foto dell'angioletto "Bonanno" porterebbero più verso l'azzurro, per cui, per similitudine, è possibile che il reparto possa essersi basato su questa tonalità, ma in merito non vi è certezza.

Eccoci ora ai successivi distintivi comparsi su velivoli dell'8° Stormo B.T. nel corso della 2ª G.M.

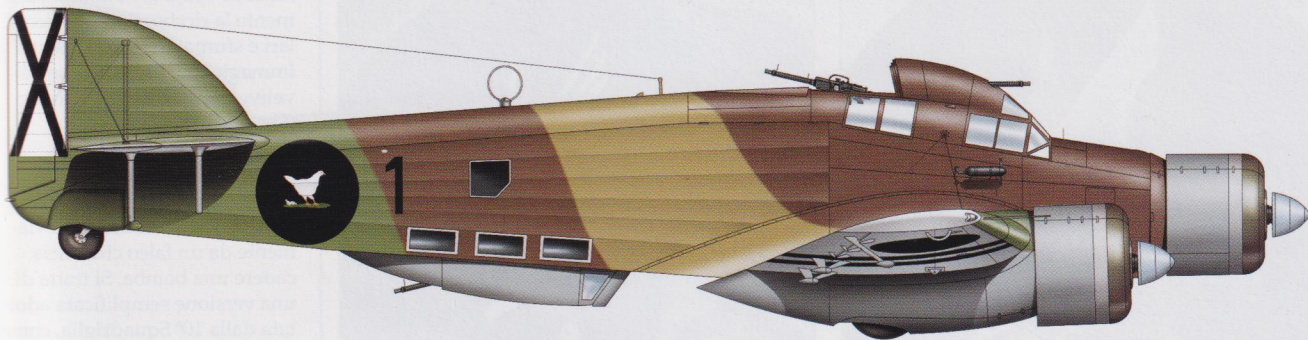


Simpatico primo piano dell'angioletto che costituiva l'insegna della 52ª Squadriglia comandata dal Cap. Michele Banchio (nome di copertura "Bonanno"). (Archivio Angelo Emiliani).

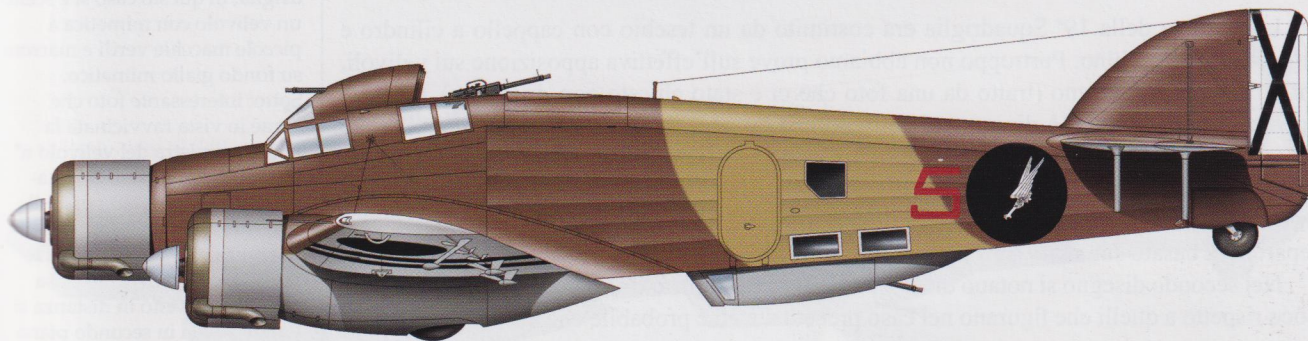
Sopra: riproduzione dell'angioletto "Bonanno" come compariva sul lato destro del velivolo recante il numero 2.

Questa foto documenta come anche lo stemma dell'angioletto "Bonanno" risultasse sempre rivolto verso l'avanti su entrambi i lati dei velivoli. (Archivio Angelo Emiliani)

A differenza delle altre Squadriglie, la 18ª non adottò una insegna propria, salvo quella di Stormo costituita dal falco. Si differenziava dalle altre per il colore grigio dei numeri di codice velivoli. Questo grigio appariva molto simile a quello presente sulle superfici inferiori dei velivoli ed i cofani motore. (Archivio Angelo Emiliani)



L'S.79 "1 nero" era quello del comandante della 10ª Squadriglia, capitano Tullio De Prato, che aveva il nome di copertura "Gallina", dal quale era scaturito lo stemma raffigurante appunto una gallinella nell'atto di deporre uova o bombe, secondo l'estro di chi dipingeva l'insegna.



L'S.79 n° "5 rosso" che con l'insegna della zampa alata indica il velivolo in forza alla 19ª Squadriglia. L'insegna prendeva spunto dal nome di copertura del capitano Pietro Zigiotti (comandante della Squadriglia) che era "Zampi".



Il "2 azzurro" e l'angioletto con gli "auguri di Bonanno" costituivano i segni distintivi di appartenenza alla 52ª Squadriglia prima dell'adozione del Falco. Bonanno era il nome di copertura del capitano Michele Banchio, comandante della Squadriglia.



A sinistra: bel primo piano del distintivo illustrante il "Falco", stemma dell'8° Stormo operante in Spagna. Si nota chiaramente la ricchezza di particolari e sfumature difficilmente immaginabili nelle riprese dei velivoli in distanza. (Archivio Giovanni Massimello)

A destra: primo piano dello stemma dell'8° Stormo "Falchi delle Baleari" costituito ovviamente da un falco che lascia cadere una bomba. Si tratta di una versione semplificata adottata dalla 10ª Squadriglia, come si può evincere dall'emblema che appariva sulla baracca utilizzata dai piloti di detta unità. (Archivio Angelo Emiliani)

Lo stemma della 19ª Squadriglia era costituito da un teschio con cappello a cilindro e sigaretta con bocchino. Purtroppo non abbiamo prove sull'effettiva apposizione sui velivoli, infatti nel primo disegno (tratto da una foto che ci è stato chiesto non divulgare), sebbene appaia su un S.79, non è dipinto sul velivolo, ma su una superficie rotonda rigida, fissata provvisoriamente con nastro adesivo, ovvero soltanto una prova di applicazione. Nell'inquadratura non appare il numero individuale del velivolo. La mancanza della fascia bianca in fusoliera fa datare l'immagine nei primi mesi successivi all'entrata in guerra, quando il reparto era basato sul suolo sardo.

Nel secondo disegno si notano diversi particolari nella parte centrale che differiscono non poco rispetto a quelli che figurano nel caso precedente ed è probabile che questa versione sia successiva.

Segue una foto ove il teschio della 19ª appare dipinto su una bomba destinata alla Home Fleet, ovvero la flotta inglese. In questo caso l'immagine è stata realizzata quando la squadriglia operava sul suolo africano a ulteriore conferma dell'adozione dello stemma, anche se non abbiamo evidenza foto-

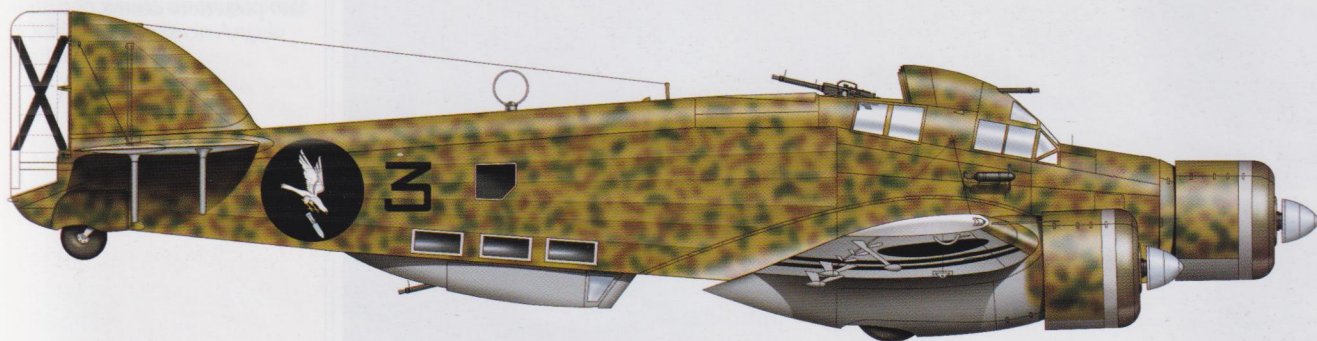


A destra: riproduzione dello stemma come appariva sul velivolo n° 3 in forza alla 10ª Squadriglia. In questo caso si è scelto un velivolo con mimetica a piccole macchie verdi e marroni su fondo giallo mimetico.

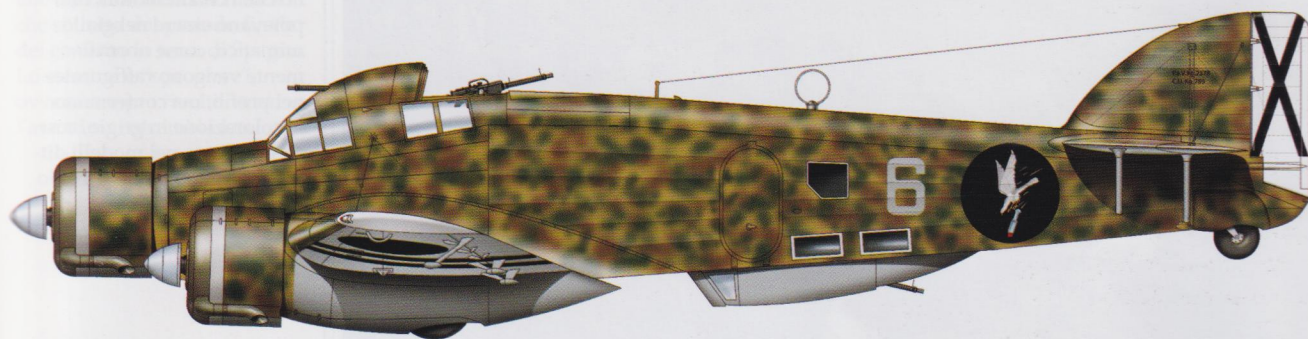
Sotto: interessante foto che ritrae in vista ravvicinata la fiancata sinistra del velivolo n° 5 appartenente alla 52ª Squadriglia. Come si può notare il falco presenta una notevole ricchezza di particolari specie nel piumaggio delle ali, cosa che tuttavia visto in distanza si riduce all'ala in secondo piano un po' più scura. In questo caso sono presenti le scie a dare l'idea della velocità. Notare anche la piccola coccarda tricolore ad indicare un colpo avversario ricevuto. (Archivio Angelo Emiliani)

Sotto a destra: la riproduzione della fiancata sinistra del velivolo n° 5, della 52ª Squadriglia, come da foto precedente.

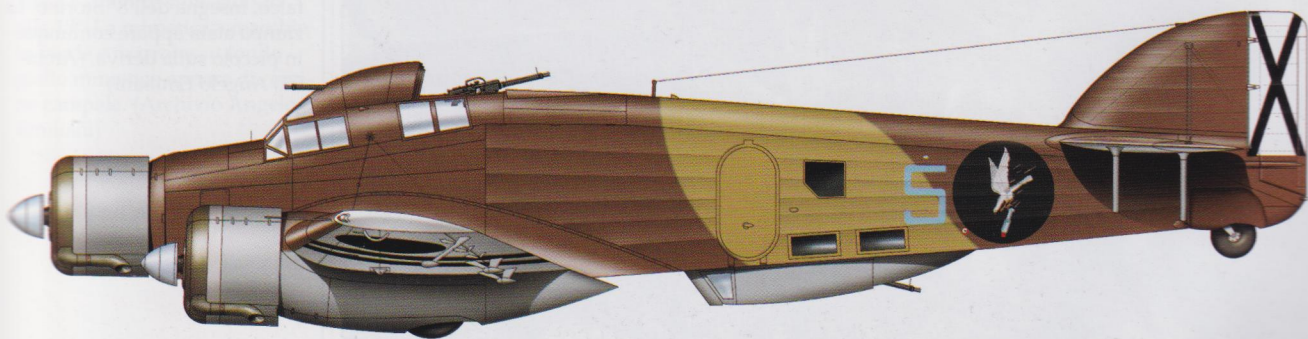




L'S.79 n° "3 nero" appartenente alla 10ª Squadriglia. Dopo l'adozione del distintivo di Stormo costituito da un Falco, sulla base della denominazione "Falchi delle Baleari", si distingueva anche per il Falco un po' più semplificato rispetto le altre Squadriglie. Il colore delle ogive, così come la parte anteriore delle eliche era in colorazione standard, ovvero celeste n° 2.



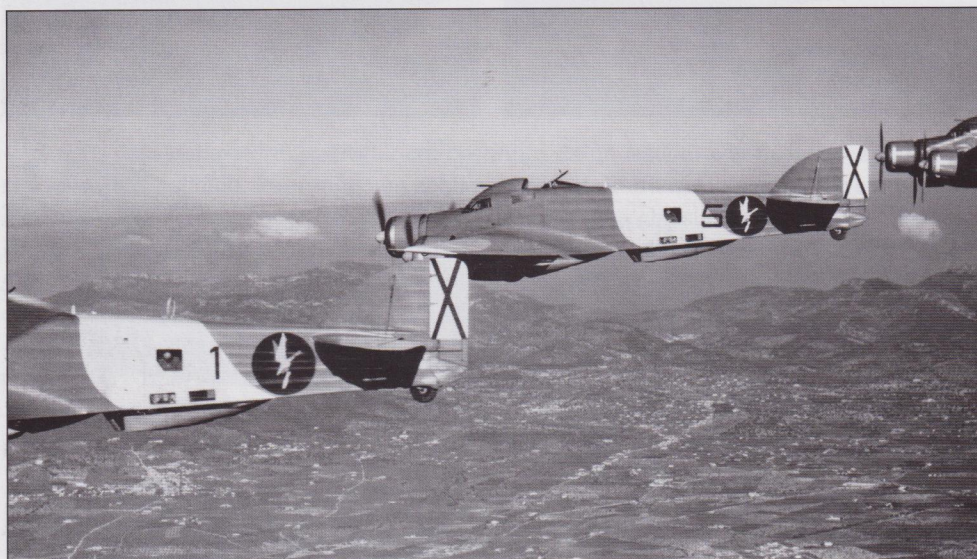
Il velivolo n° "6 grigio", colore che denota l'appartenenza alla 18ª Squadriglia "Falchi delle Baleari". Tale Squadriglia fu l'unica a non adottare in precedenza una propria insegna, ma soltanto lo stemma dell'8º Stormo quando venne unificato per tutte le Squadriglie che tuttavia si distinguevano per il diverso colore dei numeri individuali.



Il velivolo n° "5 azzurro" denota l'appartenenza alla 52ª Squadriglia "Falchi delle Baleari". Notare la piccola coccarda sul bordo dell'insegna a indicare un colpo messo a segno dalla reazione avversaria.



L'S.79 n° 5 della 52ª Squadriglia (vedasi foto pagina precedente in basso) ripreso dal lato posteriore destro.



Altra bella foto dei "Falchi delle Baleari" in volo, probabilmente della 10ª Squadriglia. Sia questa immagine così come la precedente dimostrano che i cofani motore non potevano essere nel giallo mimetico, come normalmente vengono raffigurate nei profili, ma confermano la colorazione in grigio, così come appare nei modelli ditta. (Archivio Famiglia Tullio Bortolotti)

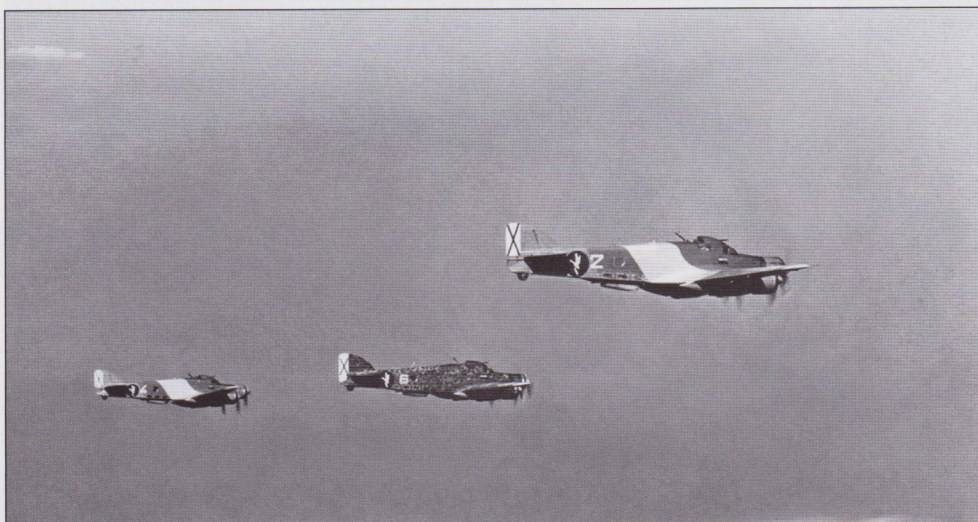


In questa foto ricordo, il secondo da sinistra in basso è il capitano Pietro Zigiotti (nome di copertura "Zampi"). Fa da sfondo il suo velivolo ove nel disco nero, in luogo della precedente zampa alata, è apposto il falco, insegna dell'8° Stormo. La zampa alata appare comunque in piccolo sulla deriva. (Archivio Angelo Emiliani)

Interessante vista laterale del velivolo alla foto precedente. Sul disco nero dell'intradosso alare non risulta essere presente la X bianca. (Archivio Angelo Emiliani)



Ritratti in volo alcuni S.79 appartenenti quasi certamente alla 52ª Squadriglia. La comparsa della mimetica continentale a piccole macchie indica che si tratta del periodo finale del conflitto in terra di Spagna. Lo stemma è "speculare", ovvero sempre rivolto verso l'avanti su entrambi i lati.

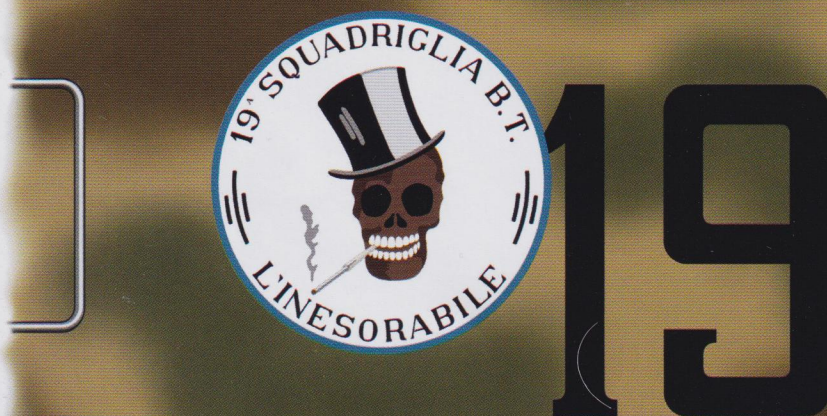


Sebbene di qualità non eccelsa, questa immagine risulta doppiamente interessante in quanto documenta due velivoli recanti lo stesso n° 6, ma appartenente a due Squadriglie diverse: quello in primo piano alla 52ª, mentre sullo sfondo alla 18ª. La mimetica a macchie in verde e marrone su fondo giallo mimetico appare di origine campale. (Archivio Angelo Emiliani)





L'S.79 n° 5 della 52ª Squadriglia ripreso dal lato posteriore destro. Il fatto che la bomba si presenti più chiara del rapace farebbe propendere verso il colore azzurro della stessa. Notare come in fusoliera e fra gli artigli appaiano delle coccarde a indicare colpi dovuti alla reazione avversaria. (Archivio Giorgio Apostolo)



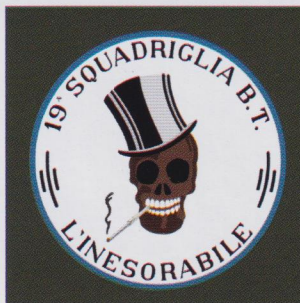
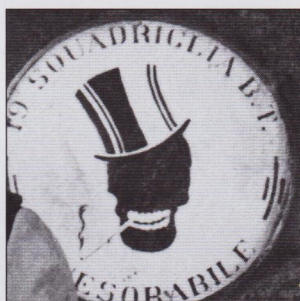
A lato: riproduzione di quanto visibile in una foto che documenta una "prova" di apposizione dell'insegna della 19ª Squadriglia su un S.79 del reparto. Non si tratta infatti di uno stemma dipinto sulla fiancata, ma su un supporto rigido applicato provvisoriamente con nastro adesivo. La mancanza della fascia bianca in fusoliera porta la datazione alla seconda metà del 1940.

grafica che sia stato apposto sulle fusoliere dei velivoli in dotazione al reparto.

Eccoci quindi all'insegna del 27° Gruppo BT costituita da un'aquila che piomba su un pescecane. Essa veniva realizzata totalmente a pennello, per cui ogni realizzazione poteva differire nei dettagli.

Le immagini ritraggono sia un S.79 in forza alla 18ª Squadriglia, sia una formazione di velivoli appartenenti alla 52ª Squadriglia. Esiste una foto ove in secondo piano è visibile il velivolo codificato "52-3" ripreso sul lato sinistro; possiamo quindi affermare che l'insegna appariva identica su entrambi i lati (non speculare).

Si è ritenuto utile riprodurre anche lo stile dei codici di Squadriglia. Nella 52ª avevano come riferimento di posizionamento il trattino separatore posto sul bordo della fascia bianca, di conseguenza su questa, nel lato destro appariva il n° 3, mentre sul sinistro il 52.



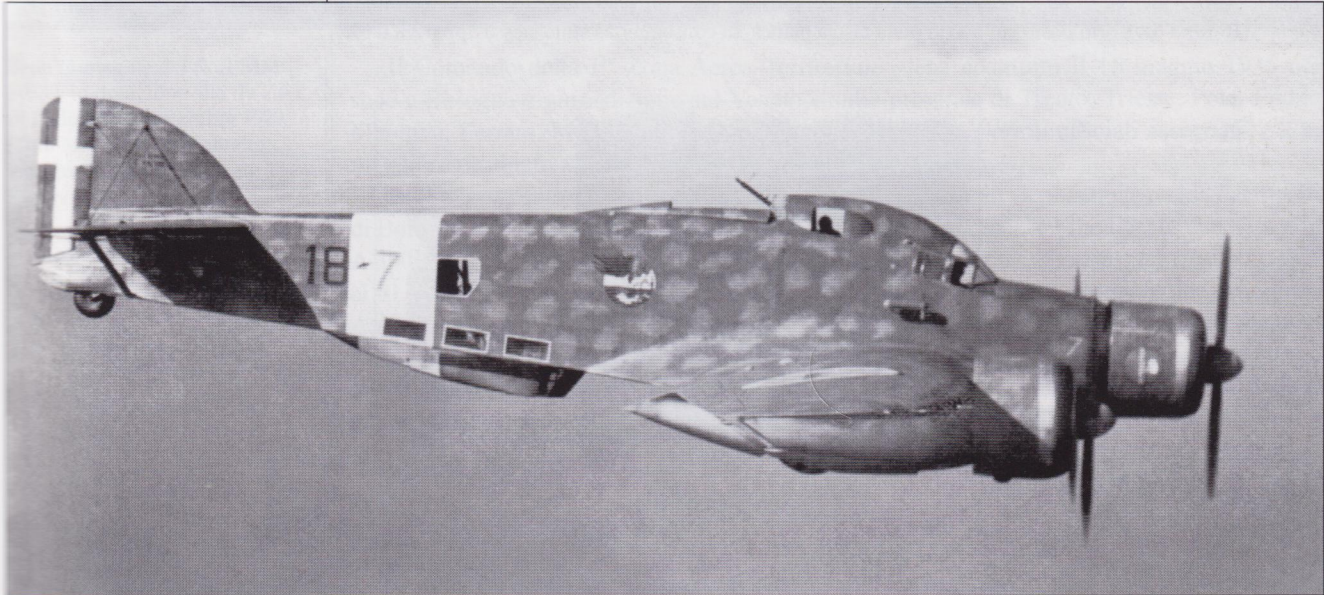
A destra, sopra: seppure di scarsa qualità, interessante immagine che ritrae il distintivo della 19ª Squadriglia dipinto probabilmente su una parete di un edificio comando o di servizio. (Archivio Gianni Tugliani) A destra, sotto: riproduzione del distintivo alla foto precedente. Notare come la figura centrale differisca notevolmente nei particolari rispetto a quella apposta provvisoriamente sul velivolo

A lato: immagine, con relativo particolare, della scritta apposta su una bomba destinata alla Home Fleet, cioè la flotta di sua Maestà britannica. La foto è ripresa su un campo base in Africa Settentrionale nel corso del 1941, e conferma l'adozione dell'insegna in tempi successivi a quando la 19ª Sq. si trovava sul suolo nazionale.



A sinistra: primo piano dell'insegna del 27° Gruppo BT, sulla fiancata di un S.79. Il soggetto ricorda quello comparso sui Cant Z.1007 del 30° Stormo BT, ma non ci è possibile stabilire se e quale fosse un collegamento fra i due. (Archivio Giancarlo Garelli)

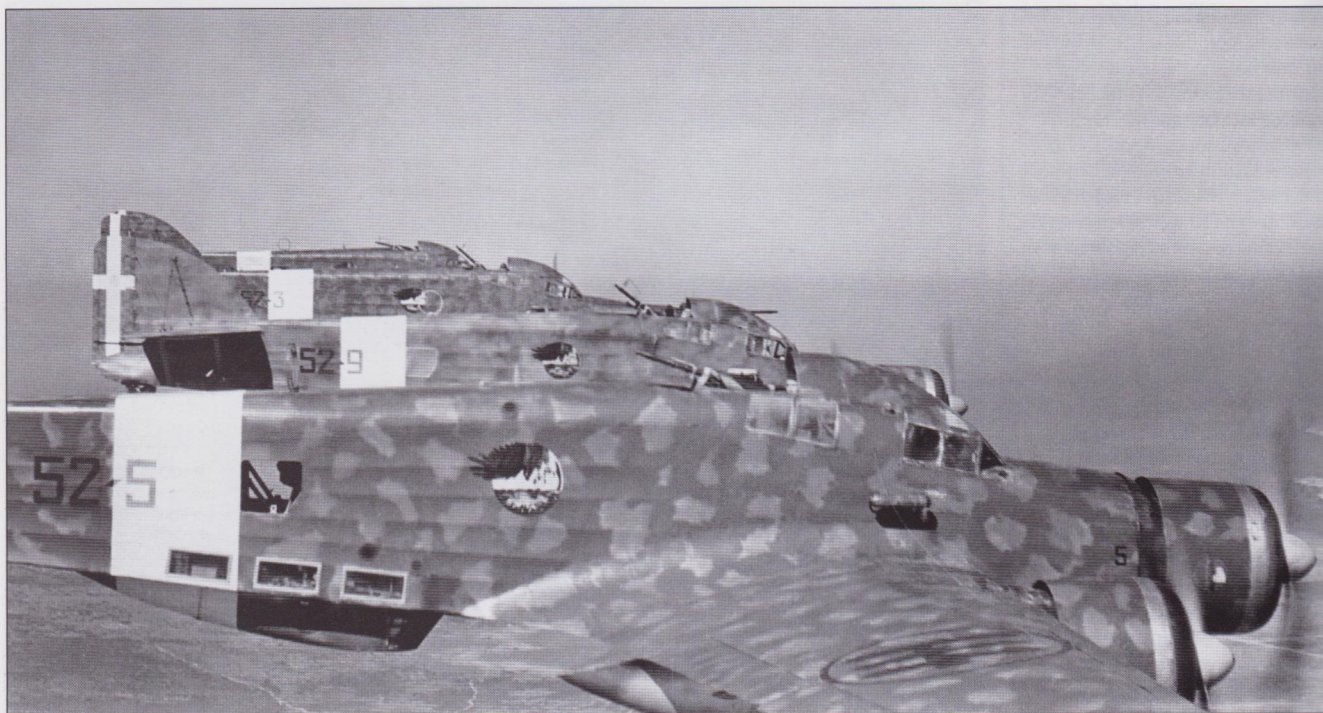
A destra: riproduzione dell'insegna del 27° Gruppo BT sulla base della foto precedente. Poiché veniva dipinta a mano, pur raffigurando lo stesso soggetto, i particolari secondari, come le onde del mare, potevano differire fra i vari esemplari.



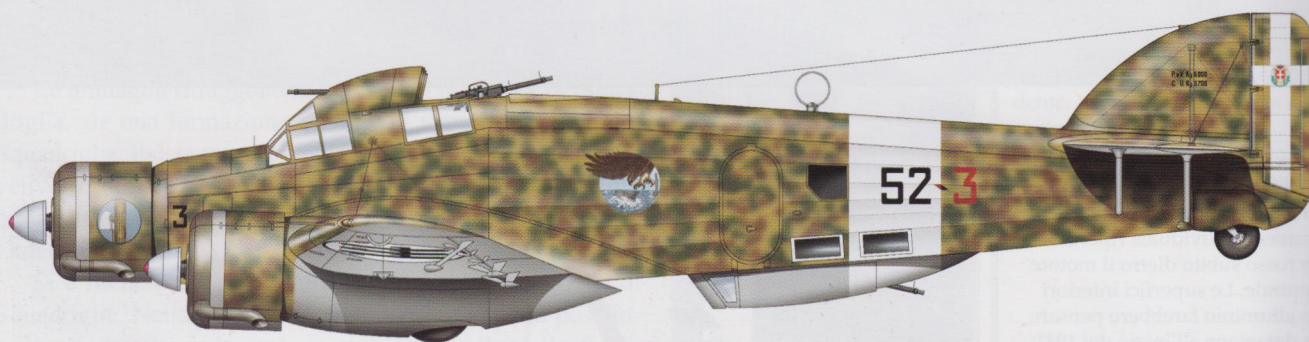
Sopra: interessante immagine dell'S.79 "18-7" appartenente al 27° Gruppo BT. Notare il numero individuale ripetuto in rosso subito dietro il motore centrale. Le superfici inferiori in alluminio farebbero pensare la datazione all'inizio del 1941. (Archivio Giorgio Apostolo)

A lato: disegno riproducente i codici velivolo sulla base della foto precedente.





Interessantissima e inedita foto di una formazione di velivoli appartenenti alla 52ª Squadriglia, 27° Gruppo BT. Stranamente il velivolo in primo piano reca il fascio sul cofano motore nella misura di 35 cm in luogo dei regolamentari 50, causa una probabile riverniciatura della parte. Anche in questo caso il numero individuale appare ripetuto subito dietro il motore centrale, ma in nero. (Archivio Fabio Bianchi)
Sotto: riproduzione dei codici nello stile in uso presso la 52ª Squadriglia. Sul lato opposto la numerazione era speculare avendo come riferimento il trattino divisorio posto sul bordo della fascia bianca, di conseguenza sulla stessa appariva il 52.



Profilo dell'S.79 "52-3" appartenente alla 52ª Squadriglia, 27° Gruppo, 8° Stormo B.T. che, al giugno 1940, fa parte dell'Aeronautica Sarda a Villacidro. Nell'aprile 1941 si trasferisce in A.S. per tornare a fine anno a Viterbo e quindi effettuare il passaggio sui Cant Z.1007 l'anno successivo.

LA II^a ZAT NEL 1929

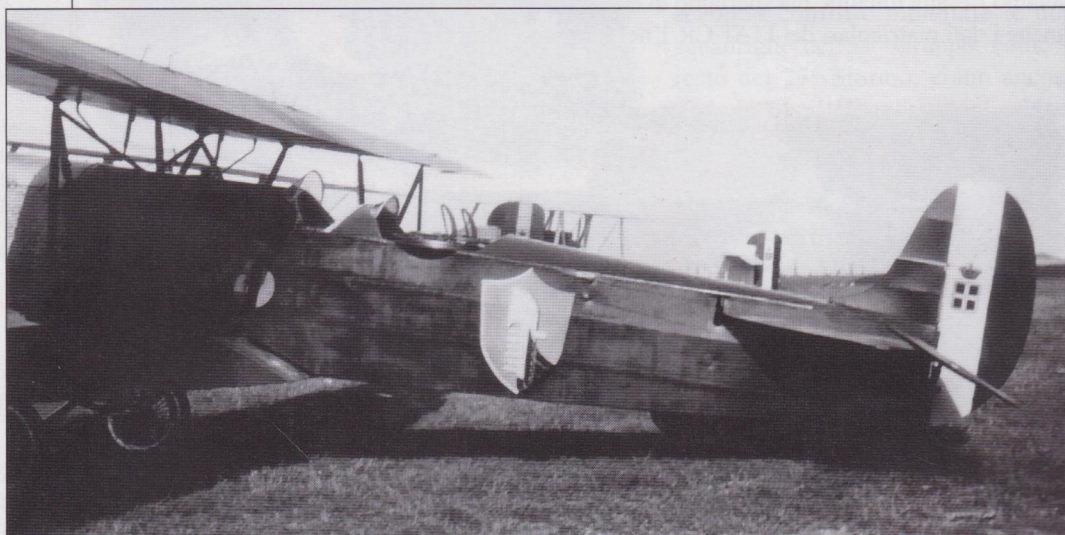


Bella immagine del Ro.1 MM 10339, in dotazione alla IIa ZAT di Padova nel novembre 1929 (Foto Marco Minio Paluello via Associazione Culturale 4° Stormo).

Il Comando della II^a Zona Aerea Territoriale viene costituito Il 15 maggio 1925 con sede a Bologna e giurisdizione sul Veneto e sulle province di Trento, Trieste, Pola, Fiume, Mantova, Ferrara, Modena, Bologna, Ravenna, Forlì. Tra i primi ufficiali assegnati c'è un maggiore destinato a far carriera, il cav. Rino Corso Fougier.

Per l'allenamento del personale in servizio presso il Comando viene istituita presso l'aeroporto di Bologna una Sezione autonoma dotata di quattro velivoli: due Ca 3 modificati, uno SVA e un A.300/4. Il 1° novembre 1927 la sede viene spostata a Padova, dove rimarrà. Dal 15 ottobre 1933 al 31 dicembre 1937 il Comando è affidato ad un altro ufficiale destinato al vertice della Forza Armata, il generale Francesco Pricolo. Proprio in questo periodo la II^a ZAT raggiunge il massimo delle responsabilità operative: da Pricolo dipendono due Brigate Aeree comprendenti sette Stormi, il Comando aviazione Alto Adriatico e Direzioni varie. Tra i vari incarichi c'è anche quello di gestire quattro squadriglie di Turismo Aereo, dislocate a Padova, Ferrara, Udine e Venezia.

Altra immagine di Ro.1, appartenente alla stessa unità, che conferma come lo stemma recasse sempre il "ferro di prua" rivolto verso l'avanti. In secondo piano è parzialmente visibile un Caproni Ca.73 e parte dei timoni di quello che potrebbe essere un FIAT BR. (Foto Marco Minio Paluello via Associazione Culturale 4° Stormo).





Al 31 dicembre 1939 le responsabilità operative non ci sono più mentre rimangono i compiti tecnici e amministrativi. Esiste sempre, per l'allenamento del personale navigante la Squadriglia Autonoma della II^a ZAT, con sede a Padova.

Lo stemma

L'interesse per questo stemma è dovuto anche alla passione per i soggetti araldici di un ufficiale della Regia Aeronautica di notevoli fama e capacità: Marco Minio Paluello. Già comandante delle squadriglie 73^a e 96^a, e quindi del IX^o Gruppo e poi il 4^o Stormo, ha lasciato una ricca collezione fotografica, attualmente reperibile in rete presso l'Associazione Culturale 4^o Stormo (<http://www.asso4stormo.it/>), ove compaiono alcune foto con distintivi della Regia Aeronautica nel periodo fra le due guerre mondiali. Un paio di queste, che qui presentiamo, hanno attratto l'attenzione per avere come soggetto un simbolo poco aeronautico, ovvero il tipico "ferro di prua" (in veneziano: fero de prova o dolfin) della gondola.

Probabilmente l'attribuzione di questa insegna sarebbe rimasta sconosciuta se Minio Paluello non avesse annotato trattarsi di velivoli in forza alla Squadriglia Autonoma della II^a ZAT, ripresi a Padova nel novembre 1929. In quel periodo il comandante della II^a ZAT era il Generale di Divisione Aerea Piero Oppizzi. Non siamo a conoscenza del numero e tipo di velivoli in forza a tale unità, ma oltre il FIAT CR.1 ed il Ro.1 che appaiono nelle foto, in una di queste è parzialmente visibile anche un Caproni Ca.73 e forse un FIAT BR.

Lo stemma presente sul CR.1 differisce in diversi particolari rispetto a quello del Ro.1, per cui ha richiesto due disegni distinti. La versione del Ro.1 appare su fondo verde. L'utilizzo di questo colore su tale tipo di velivolo è confermato da un articolo dell'epoca che citava "il verde dei Ro" e da un acquerello a colori realizzato da un pilota. Ovviamente non conosciamo l'esatta tonalità, ma speriamo di esservi avvicinati. Abbiamo ritenuto utile presentare anche i dati matricolari del FIAT CR.1 nel loro stile "ombreggiato".

Sopra a sinistra: un FIAT CR.1 MM. 1393, in dotazione alla II^a ZAT di Padova nel novembre 1929. (Foto Marco Minio Paluello via Associazione Culturale 4^o Stormo).

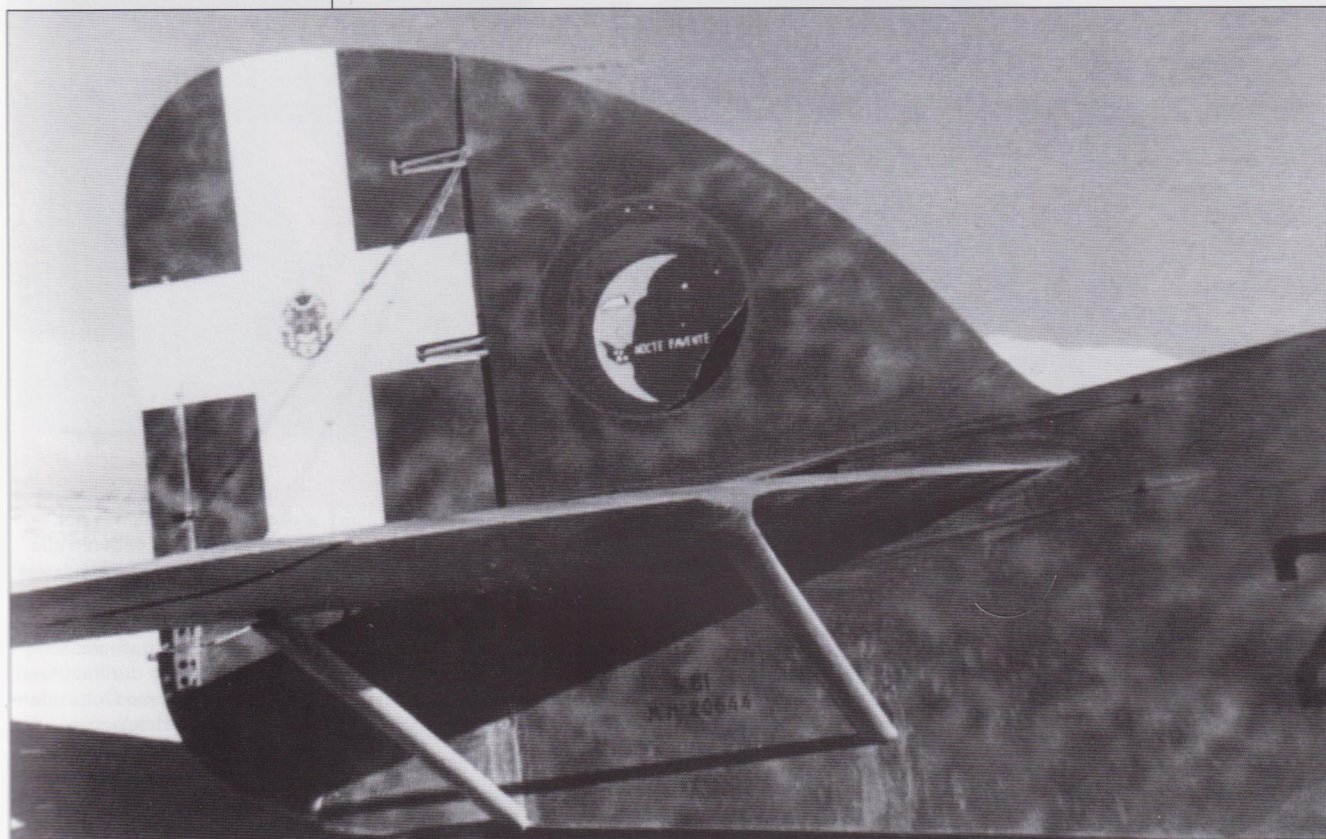
Sopra a destra: il disegno che riproduce lo stemma nella versione apposta sui Ro.1 della II^a ZAT.



A sinistra: il disegno del "Ferro di prua" nello stile presente sul FIAT CR.1 nella foto in alto.

A lato: il disegno dei dati matricolari come comparivano sullo stesso velivolo.

IL 54° GRUPPO B.T. "NOCTE FAVENTE"



Bella foto dello stemma "NOCTE FAVENTE" sulla deriva dell'S.81 MM 202644. Purtroppo non abbiamo la possibilità di osservare la codifica completa dell'unità di appartenenza del velivolo, salvo il 2 iniziale, comune a entrambe le Squadriglie che formavano il 54° Gruppo B.T. In questo caso, a differenza di altri che seguono, si nota come il bordo dello stemma fosse in rosso come la volpe. Anche i caratteri del motto sono in stile diverso. (Foto Alcide Leoni via Gianandrea Bussi)

A destra: riproduzione dello stemma come da foto in alto. Sotto: riproduzione dei dati matricolari del velivolo della foto sopra.



**S.81
MM 20644**

Il 54° Gruppo BT, formato dalle Squadriglie 218ª e 219ª, insieme al 55° Gruppo, con le Squadriglie 220ª e 221ª, componeva il 37° Stormo BT, il reparto delle "Cicogne", che si era costituito nell'aprile del 1939 sull'aeroporto di Lecce-Galatina in occasione dell'occupazione dell'Albania.

Lo Stormo aveva in dotazione i bombardieri S.81. All'inizio del secondo conflitto mondiale le due squadriglie del 54° Gruppo, come il resto del 37° Stormo, erano ancora dislocate sull'aeroporto leccese. Comandante del 54° Gruppo BT era il Ten. Col. Giuseppe Colavolpe, mentre la 218ª Squadriglia era guidata dal Cap. Mario Casali e la 219ª dal Cap. Antonio Celotto, due ufficiali di carriera che provenivano dai corsi dell'Accademia di Caserta.

Le due squadriglie, con i vetusti trimotori S.81, presero parte, il pomeriggio del 9 luglio 1940, alla battaglia aeronavale di Punta Stilo contro la flotta inglese. Come è noto, quel giorno, furono condotti numerosi attacchi, da



A lato: foto ricordo realizzata durante la permanenza del Reparto in A.S. Il velivolo alle spalle dei due aviatori (a destra il motorista Guerrino Miliani) mostra già evidenti segni di usura e scrostature anche dell'insegna sulla deriva. (Archivio Associazione Culturale 4° Stormo - Gorizia)
Sopra: il disegno del distintivo presente nella foto a sinistra.

parte degli aerei della Regia Aeronautica, dalle basi dislocate in Sicilia e Puglia, contro le navi dell'Ammiraglio Cunningham, comandante le forze navali inglesi, senza ottenere i risultati che ci si attendeva da un impiego massiccio di bombardieri.

Al di là delle notizie che furono riportate nei giornali nei giorni successivi l'evento, quali numerosi affondamenti e danneggiamenti di naviglio inglese, nelle alte sfere della Regia Aeronautica si analizzò e si concluse in modo diametralmente opposto l'esito della battaglia, molto vicino a un'azione fallimentare, tenuto conto del notevole sforzo profuso in uomini, mezzi e lanci di ordigni effettuati, tant'è che si corse ai ripari e, a fine luglio, a Gorizia, per iniziativa del comandante in capo della Regia Aeronautica, Gen. Giuseppe Pricolo, fu costituito il primo reparto sperimentale di Aerosiluranti per una diversa e più concreta lotta sul mare da parte dell'aviazione.

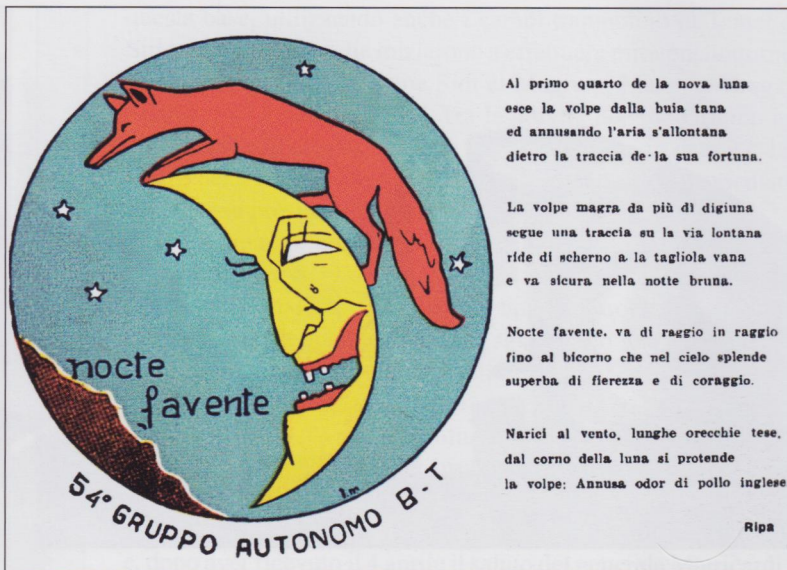
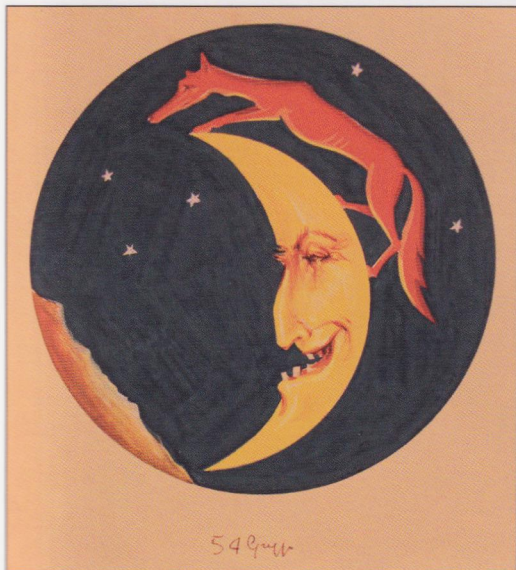
Nei giorni immediatamente successivi a Punta Stilo, sulla base salentina iniziarono i preparativi per il rischieramento del 54° Gruppo in Africa Settentrionale in previsione delle offensive di Graziani verso l'Egitto.

Il trasferimento, come ricorda l'allora 1° aviere montatore Francesco Calvelli, fu effettuato in due scaglioni, il primo con partenza da Galatina il 14 luglio con tappa iniziale l'aeroporto di Catania, ove, in fase di atterraggio, l'S.81 (MM 20634) pilotato dal sottotenente Francesco Esposito di Taranto, precipitò causando la morte del pilota, del 1° aviere motorista Fernando Marigliano ed il ferimento degli altri membri dell'equipaggio.

Il secondo, in data 1° agosto 1940, dopo una breve sosta a Benina-Bengasi, con destinazione il campo di aviazione di Ain El Gazala, in Cirenaica, nelle vicinanze di Tobruk e a ridosso del confine egiziano.

Al momento della partenza i velivoli in forza al 54° Gruppo erano quattordici, ma a causa dell'incidente di Catania, gli S.81 che giunsero complessivamente in A.S. furono tredici.

Con il trasferimento in A.S. il 54°, dal 13 luglio 1940, divenne Autonomo e venne rimpiazzato nel 37° Stormo dal 116° Gruppo. Da Ain El Gazala gli anziani trimotori effettuarono



Al primo quarto de la nova luna
esce la volpe dalla buia tana
ed annusando l'aria s'allontana
dietro la traccia de la sua fortuna.

La volpe magra da più di digiuna
segue una traccia su la via lontana
ride di scherno a la tagliola vana
e va sicura nella notte bruna.

Nocte favente, va di raggio in raggio
fino al bicornio che nel cielo splende
superba di fierezza e di coraggio.

Narici al vento, lunghe orecchie tese,
dal corno della luna si protende
la volpe: Annusa odor di pollo inglese.

Ripa

Sopra: il bozzetto originale dello stemma "Nocte Favente" conservato presso l'Ufficio Storico AM, riprodotto in foto da Giovanni Massimello.

In alto a destra: la cartolina del 54° Gruppo Autonomo B.T. La dicitura "Autonomo" fa datare la realizzazione a luglio 1940 o periodo immediatamente successivo. (Archivio Giorgio Catellani)

numerose azioni di bombardamento notturno contro vari obiettivi militari lungo la costa come Alessandria, Marsa Matruh, Sidi Barrani, Fukà, El Dabà, El Quasaba, Bir Abu Smeit, Bir Abu Batta, Bir Kenayes, Maaten Bagush.

Il Gruppo risultò particolarmente attivo nell'autunno del 1940, costituendo l'unico reparto della 5ª Squadra Aerea in grado di impegnare di notte le difese nemiche. Purtroppo, i diari storici del 54° Gruppo e delle relative squadriglie sono andati perduti e molti dettagli operativi sono perciò impossibili da ricostruire in base ai documenti ufficiali, ma un'idea egualmente efficace si evince da alcune testimonianze, come le seguenti.

La prima è fornita Carlo Riparbelli, allora Tenente Ingegnere assegnato alla SRAM di Bengasi-Benina. Nelle sue memorie inedite, "Ricordi e riflessioni", Riparbelli scrive:

"Ain el Gazala, la "fontana delle gazzelle", era un pezzo di deserto vicino al mare ed era la sede del 54° Gruppo da bombardamento notturno comandato dal Tenente Colonnello Giuseppe Colavolpe, bravissimo ed amatissimo. C'erano un paio di baracche, ma gli aeroplani erano molto dispersi. Erano S.81, col carrello fisso. Colavolpe sapeva volare ed aveva tutti piloti bravi, in particolare uno che si chiamava Sartof. (1)

Il Gruppo decollava al tramonto, quando c'era appena abbastanza luce per distinguere il terreno e atterrava al lume della luna. Quando non c'era la luna per niente, lo stormo veniva a Benina per la manutenzione. Ad Ain el Gazala non c'era proprio niente da fare altro che il bagno in mare e cercare di fiocinare qualche polpo vicino alla spiaggia. Ma il morale era alto.

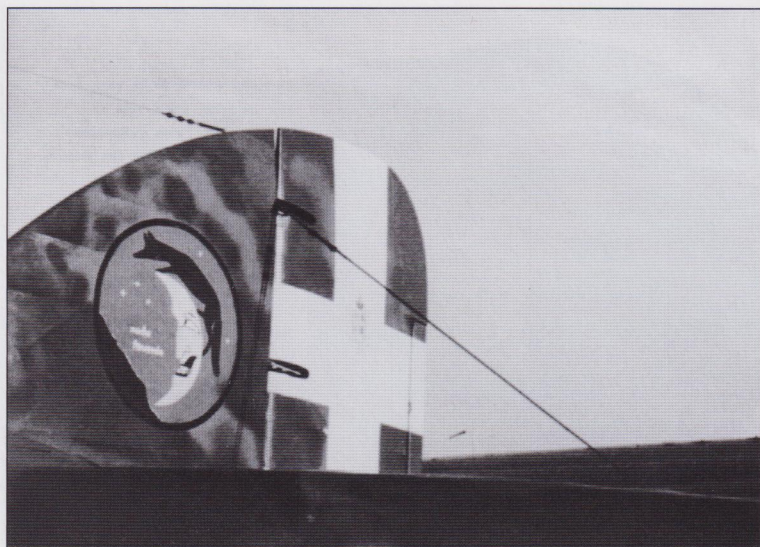
Uno dei compiti era di buttare bombe a scoppio ritardato che non lasciavano capire dove erano cadute. Il pericolo più grave era quello della nostra contraerea. Dopo un'azione gli apparecchi tornavano sul mare e rientravano all'ultimo momento su terra. C'era un segnale convenzionale, che di solito consisteva in una o più virate brusche per farsi riconoscere. Ma quelli della contraerea avevano anche loro paura come tutti gli altri e sparavano. Così fu che buttarono giù Balbo.

Così fu anche che Colavolpe, inferocito, andò a portare una dichiarazione di guerra al comandante della contraerea: "Se voi per sbaglio mi sparate, io per sbaglio vi butto giù le bombe!" (ometto le bestemmie).

Ebbi lo scudetto del 54° Gruppo, col motto "Nocte favente" e lo conservo ancora".

Altra testimonianza è costituita dal libretto di volo del S.Ten. Francesco Corallo, pilota salentino della 219ª, caduto nel maggio del 1942 su Malta, in cui si rileva che tra gli obiettivi

1) Il tenente pilota Sergio Sartof, citato da Riparbelli, apparteneva in realtà alla 22ª Squadriglia del 45° Gruppo, ma nel periodo settembre-novembre 1940 venne aggregato col suo S.79 al 54° Gruppo per effettuare azioni notturne. Cadde il 9 dicembre 1940, abbattuto da caccia inglesi durante un'azione diurna e fu decorato "alla memoria" di Medaglia d'Oro al valor militare.



colpiti dalla sua squadriglia nel mese di settembre ci fu, durante l'avanzata delle truppe di Graziani su Sidi Barrani, il campo di aviazione di Maaten Bagush, che la ricognizione aveva segnalato in piena attività e sul quale, nonostante la forte reazione contraerea avversaria, gli equipaggi degli S.81, sorvolandolo a bassa quota in più passaggi consecutivi, riuscirono a sganciare un considerevole numero di bombe speciali ritardate, atte ad ostacolare il decollo di aerei nemici. Altre località oggetto di attacchi furono El Qasaba, Bir Abusmeit, El Dabà. Il 27 settembre il 54° Gruppo arretrò da Ein El Gazala a Benina-Bengasi per ritornare ai primi di ottobre alla base originaria.

Nel mese di ottobre, caratterizzato da condizioni atmosferiche pessime, le azioni proseguirono sui soliti obiettivi della costa egiziana. In particolar modo il 14 ottobre fu la volta del campo di aviazione di Fuka, sorvolato a bassissima quota causa il maltempo imperversante sulla zona e lungo tutta la rotta. Le bombe sganciate dagli S.81 della 219ª provocarono un incendio di vaste dimensioni tra i depositi di carburante che durò a lungo e servì a segnalare l'obiettivo agli altri aerei del 54° Gruppo inviati successivamente.

Dopo questa fase vittoriosa, nel dicembre del 1940, a seguito dell'avanzata inglese, il "Gruppo Colavolpe" fu costretto a ripiegare, come del resto tutte le altre unità della Regia, fino alla linea di El Agheila.

Il 9 dicembre il reparto si posizionò sull'aeroporto di Benina, nelle vicinanze di Bengasi. In questo periodo il Gruppo era rimasto con dodici S.81 in carico, di cui undici efficienti. La situazione dei velivoli precipitò nel corso della ritirata e tra abbandoni dei velivoli non più trasportabili dai campi che stavano per cadere in mano al nemico e incidenti, ai primi di gennaio del 1941 il 54° Gruppo era con tutta la linea degli S.81 inefficiente, così come risulta dalla relazione del generale Porro a Superaereo. L'unico apporto furono alcuni S.79 ancora efficienti del 114° Gruppo, in fase di lasciare definitivamente il fronte libico.

All'inizio di gennaio il 54° Gruppo, ridotto a una simbolica entità, continuò con sporadiche missioni notturne con gli S.79 e alcuni S.81 in dotazione. Il 2 febbraio altri due S.79 furono versati al Gruppo di Colavolpe dal 41° Stormo, anch'esso tra i reparti in fase di rimpatrio. Il 6 febbraio, dopo la caduta di Bengasi, l'intera Cirenaica era in mano nemica e il 54° Gruppo fu costretto ad arretrare a Misurata; ma già il giorno successivo e nei due mesi a seguire, da



Sopra a sinistra: foto che ritrae gli impennaggi di un S.81 recante lo stemma del 54° Gruppo B.T., forse quando era ancora sulla base di Lecce-Galatina. Sopra a destra: primo piano dello stesso distintivo. A lato: il disegno relativo alle foto precedenti.



Altra interessante immagine, questa volta ottenuta tramite pellicola pancromatica, ove la volpe in colorazione rossiccia appare decisamente chiara. Rispetto alla foto nella pagina precedente si notano alcuni particolari differenti come un maggior numero di stelle e il bordo esterno più chiaro. E' possibile, ma non certo, che si trattasse dell'S.81 codificato "218-7" MM. 20460 (un II^a Serie di produzione Macchi con motori Alfa 125 RC35) pilotato dal Tenente Anael Franchina. (Archivio Giovanni Massimello)

Il distintivo

L'emblema del 54° Gruppo trae evidente ispirazione dalla natura delle sue missioni, effettuate esclusivamente di notte con l'ausilio della luce lunare. Il motto latino "Nocte favente" (Col favore della notte) esprime bene l'aspirazione alla protezione del buio notturno. La volpe che passeggia sul ghignante quarto di luna potrebbe fare riferimento al cognome (Colavolpe) del comandante del reparto.

Dalla testimonianza dell'allora 1° aviare montatore Francesco Calvelli, raccolta da Antonio Inguscio, lo stemma era presente su tutti gli S.81 del Gruppo già prima della partenza per l'Africa Settentrionale.

Purtroppo, al momento non sono state reperite immagini che documentino per intero qualche velivolo in forza a questa unità. Non è da escludere del tutto l'apposizione dello stemma anche su qualcuno dei pochi S.79 ricevuti successivamente, sebbene, considerati gli impegni, gli specialisti avessero ben altro a cui pensare che dipingere insegne.

Per le riproduzioni a colori del distintivo, che fra l'altro mostra alcune differenze fra gli esemplari documentati in foto, ci si è basati sia sul bozzetto originale conservato presso l'Ufficio Storico AM, sia sulla cartolina del 54° Gruppo BT.

Non è escluso che le differenze caratterizzassero le due squadriglie che componevano il Gruppo, ma ovviamente, in mancanza di riscontri, siamo a livello del tutto ipotetico.

questa base, utilizzando anche i campi trampolino di Tamet e Sirte, le due squadriglie iniziarono a effettuare missioni notturne su Bengasi e dintorni, come Sidi el Magrum, Marsa el Brega, Soluch, El Garanigh, Berka. Tra le attività del 54° Gruppo in questo periodo ci furono anche quelle effettuate in data 9 e 18 marzo per il rifornimento di viveri e medicinali per gli assediati del lontano presidio di Giarabub. (2).

Il 22 marzo, con l'oasi di Giarabub oramai in mano agli inglesi, quattro S.79 del 54° Gruppo decollati da Tamet al comando del Ten. Col. Colavolpe, la bombardarono con discreta precisione dalla quota di 1.700 m sganciando una cinquantina di ordigni e rientrando regolarmente alla base.

Nel frattempo, il 10 marzo, era stato trasferito in Tripolitania il 98° Gruppo B.T., su quattordici BR.20, destinato a sostituire nell'impiego notturno il 54° Gruppo.

A fine marzo il 54° Gruppo, ormai ridotto a pochi esausti trimotori, passò i suoi S.81 ai Reparti Trasporto operanti in Libia e, dopo aver ricevuto il 4 aprile il saluto del generale Matricardi, si preparò a rientrare in Italia. Il personale specialista rientrò a bordo di una nave che attraccò a Napoli. La tappa successiva fu l'aeroporto di Reggio Emilia il 9 aprile del 1941 ove il Gruppo fu sciolto lo stesso mese.

Nel corso del ciclo operativo in Libia il 54° Gruppo B.T. fu uno dei Reparti della Regia, se non l'unico, a non perdere velivoli in azione bellica.

2) Il 9 marzo tre S.79 della 218^a e 219^a Squadriglia, stipati di sacchi con farina, scatolette di carne e medicinali, decollarono da Misurata al comando del Ten. Giuseppe Pellizzotti. Dopo una sosta al campo di fortuna di En Nofilia per rifornirsi, proseguirono verso l'oasi dove gli S.79, sorvolata la pista da una altezza minima di 10 m, con carrello estratto e flap fuori, scaricarono sacchi di 100 kg protetti da paglia. Un altro rifornimento fu effettuato dal 54° Gruppo il 18 marzo sempre da tre S.79 al comando del Ten. Terzo Tenchini.

IL 160° GRUPPO AUTONOMO C.T.



Il 160° Gruppo Autonomo fu costituito a Tirana il 9 maggio 1939, composto dalle Squadriglie 393^a e 394^a dotate di Fiat CR.32. Il primo comandante fu il tenente colonnello Raffaele Colacicchi, che tenne il comando fino all'inizio delle ostilità, quando alle due squadriglie iniziali fu aggiunta la 395^a, equipaggiata con CR.42. Nei mesi successivi tutto il Gruppo fu gradualmente dotato di CR.42.

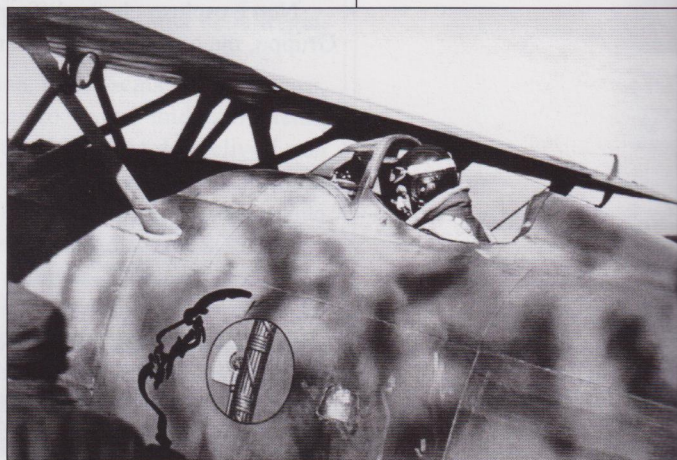
Il 10 luglio 1940, dopo un breve incarico interinale affidato al capitano Angelo Mastragostino, subentrò al comando il tenente colonnello Fernando Zanni, sostituito a sua volta in novembre (dopo il breve intermezzo del tenente colonnello Eugenio Leotta) dal maggiore Oscar Molinari. Questi guidò il Gruppo per gran parte della campagna di Grecia, fino alla sua scomparsa, il 25 marzo 1941. A questo punto la responsabilità del comando tornò a Zanni.

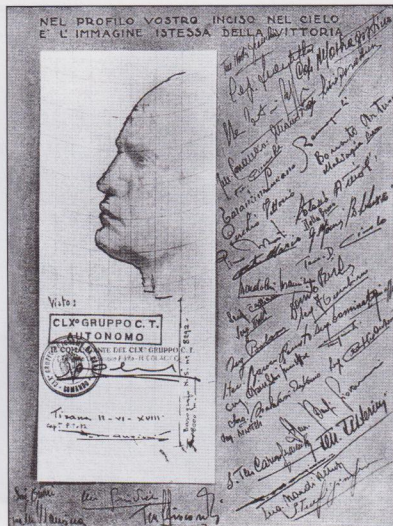
Durante la campagna di Grecia il 160° Gruppo fu impegnato intensamente, conseguendo numerosi successi: il 23 marzo 1941 fu, infatti, citato nel bollettino del Quartier Generale delle Forze Armate per aver raggiunto la 50^a vittoria aerea.

Al termine della campagna, il reparto, che aveva nel frattempo rimpiazzato la 395^a Squadriglia (passata al 154° Gruppo) con la 375^a, costituita il 1° febbraio 1941, fu decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare, con questa motivazione:

“Combattendo in volo un nemico agguerrito e portando il piombo e il fuoco delle sue armi a terra, sui campi di volo e su ogni apprestamento nemico, in sei mesi di

Sopra e sotto: un pilota della 394^a Squadriglia si appresta ad un volo operativo. Visibile in entrambe le immagini il profilo dell'allora capo del governo, ottenuto chiaramente tramite l'uso di mascherine.





La foto sopra a sinistra, risalente al 1941, documenta come all'epoca della campagna di Grecia lo stemma del 160° Gruppo Autonomo C.T. fosse costituito da un gladio sovrapposto a un'ala, probabilmente mai apposto sui velivoli. (Archivio G. Catellani) Sopra a destra: il capitano pilota Publio Mangione, ottimo disegnatore ritrattista, collaboratore della rivista quindicinale "Ala d'Italia", effettuò a Tirana il 10 giugno 1940 un volo di circa due ore, realizzando tramite l'apparecchiatura barometrica il profilo del Duce. Questo grafico, che apparve sul secondo numero di luglio del periodico, completato con idonee sfumature e con le firme del Comandante del 160° Gruppo Autonomo C.T. e dei piloti dell'aeroporto, venne inviato in omaggio al personaggio ritratto. E' possibile che questo sia stato lo spunto per la successiva adozione da parte della 394ª Squadriglia C.T. di un profilo simile quale distintivo. (Archivio Giorgio Catellani)

lotta aspra, violenta, sanguinosa, senza riposo e superando difficoltà di ogni genere, i suoi equipaggi scrivevano pagine di gloria nei cieli di Grecia e di Jugoslavia. Mai domi dai pur gravi sacrifici, contribuivano in maniera decisiva alla vittoria delle armi d'Italia.

"Cielo di Grecia e di Jugoslavia, 28 ottobre 1940 – 23 aprile 1941"

Dopo un breve periodo di permanenza in Italia, nell'agosto del 1941 il Gruppo, sempre dotato di CR.42, si trasferì in Libia, con base a Bengasi. L'attività principale fu quella di scorta convogli, cui si aggiunse quella di sostegno alla truppa di terra, mediante azioni di attacco al suolo con i biplani Fiat dotati di "bombe alari". Verso fine anno, il 160° fu spostato a ovest, schierandosi attorno a Tripoli, per poi sistemarsi stabilmente a Sorman.

Nel dicembre del 1941 il 160° ricevette dal 155° Gruppo i primi dieci G.50bis che si affiancarono ai CR.42; infatti la dotazione delle squadriglie rimase mista, con i CR.42 regolarmente utilizzati, grazie alla loro maggiore autonomia, nel compito di scortare i convogli che trasportavano dall'Italia i preziosi rifornimenti. Le occasioni di combattimenti furono piuttosto rare, anche se la scorta riuscì in qualche occasione a sventare gli attacchi dei Beaufighter britannici.

Il 2 febbraio 1942 il comando passò al maggiore Michele Mandara, mentre le tre Squadriglie erano comandate dai capitani Massimiliano Langosco di Langosco (375ª), Paolo Arcangeletti (395ª) e Giovanni Giannini (394ª). Il capitano Giannini cadde per incidente il 30 giugno 1942 sul G.50bis MM 6190 e fu rimpiazzato al comando della 394ª Squadriglia dal capitano Umberto Cerretani.

Da notare che una sezione di CR.42 venne stabilmente installata nel Fezzan, a Sebha, con





A lato: due piloti commentano le condotte di volo. In secondo piano il FIAT CR.42 codificato 394-5.

Sopra: riproduzione dei codici del velivolo della foto precedente.



A sinistra: due immagini di CR.42 della 394^a Squadriglia che si apprestano al decollo rullando su tavolato in legno, causa le pessime condizioni del terreno aeroportuale a Tirana nell'inverno 1941. La 394^a Squadriglia all'entrata in guerra era dotata di velivoli FIAT CR.32, ricevendo nove CR.42 soltanto ai primi del dicembre 1940. In questo periodo era comandata dal capitano Enrico Stasi.



Nella pagina precedente in basso.

A destra: uno specialista sta provvedendo al riarmo di un FIAT CR.42 in forza alla 394^a. Ben visibile il profilo del Duce, in questo caso documentato sul lato destro del velivolo. A sinistra: la riproduzione dello stemma di cui alla citata foto a lato.



A destra: il Fiat G.50bis MM 5405 di produzione CMASA. Faceva parte del lotto di cinque velivoli prelevati dal 212° MSA (aeroporto di Sollum) il 12 novembre 1941 (i primi G.50 in dotazione al reparto, fino ad allora montato su CR.42). E' stato distrutto dal commando del SAS, insieme ad altri quattro G.50 della 394ª Sq, nella notte del 21/22 dicembre 1941. E' possibile (ma non certo) che il suo codice di squadriglia fosse 394-7.

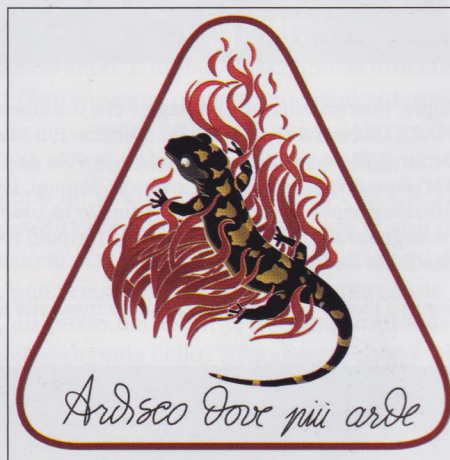
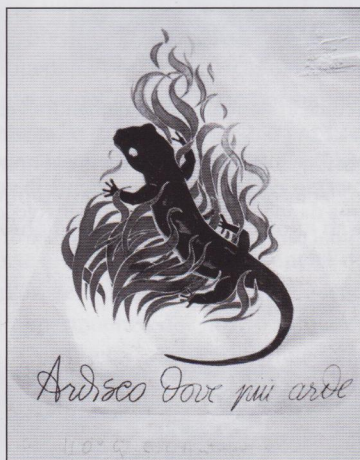
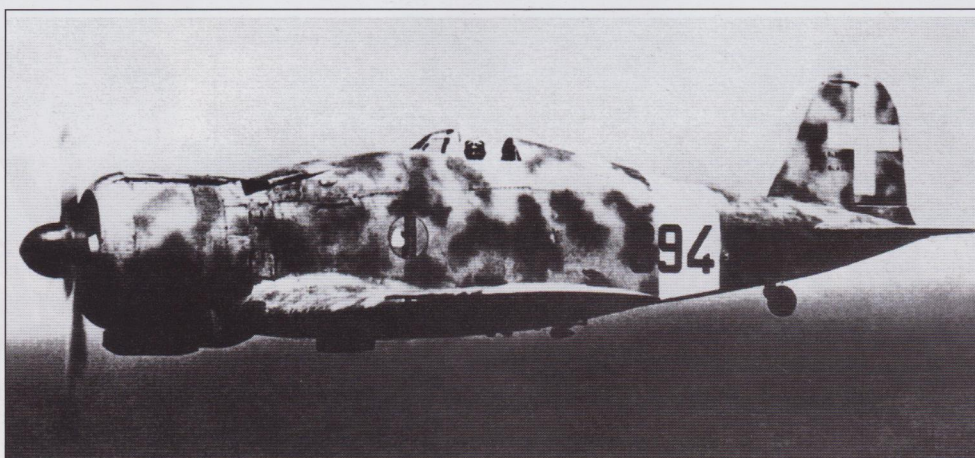
Sopra: riproduzione dei probabili codici del velivolo di cui alla foto sopra, a lato..

A destra: il FIAT G.50bis MM 5980 "394-3" di produzione Aeritalia. L'aereo fu preso in carico il 10 dicembre 1941, insieme al lotto di dieci G.50 provenienti dal 155° Gruppo. Rimase in squadriglia fino al 27 novembre 1942, quando fu consegnato, prima del rientro del reparto in Italia, al 211° MSA. Fu utilizzato da numerosi piloti dell'unità.



una dotazione di piloti e specialisti che si alternarono con una certa regolarità, per provvedere alla difesa delle guarnigioni sahariane minacciate (e talora attaccate) dalle forze della Francia Libera basate nel Ciad.

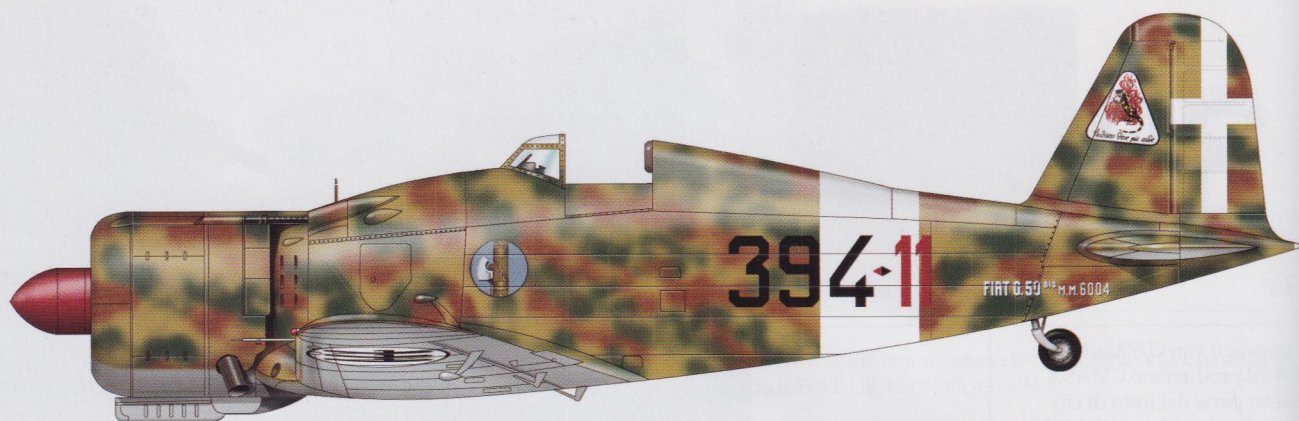
A fine novembre 1942 il 160° Gruppo, usurato dalla lunga attività, rientrò in Italia, a Perugia, per riequipaggiarsi con i Reggiane RE 2001.



Sopra, da sinistra a destra: la foto ritrae un bozzetto probabilmente in scala 1:1 del distintivo raffigurante la salamandra che costituirà lo stemma del 160° Gruppo. La strana scritta alla base indica che probabilmente non era ancora stato definito il motto "Ardisco dove più arde"; infatti risulta essere semplicemente la sequenza dell'alfabeto ABCDEFG HIL MNOPQ. (Archivio Angelo Emiliani)

Altro bozzetto del distintivo riproducente la salamandra del 160° Gruppo Autonomo C.T., come si evince dall'annotazione alla base dell'immagine. In alto a destra il timbro a secco è quello dell'aeroporto di Perugia, quindi successivo al rientro sul suolo nazionale del 160° Gruppo, avvenuto a fine novembre 1942.

Riproduzione del bozzetto sulla base delle due immagini precedenti.



L'ultimo capitolo della storia bellica del 160° Gruppo si svolse in Sardegna, dove i Re.2001, nel frattempo assegnati al reparto, furono impegnati ad opporsi alle incursioni dei bombardieri americani.

La malinconica fine del 160° fu segnata dall'incendio a Venafiorita di tutti i caccia sopravvissuti ai combattimenti, per evitare che, dopo l'armistizio dell'8 settembre, questi cadessero nelle mani dei tedeschi.

Profilo del FIAT G.50 bis "394-11" M.M. 6004, riprodotto sulla base della documentazione e i dati disponibili (Profilo di Richard J. Caruana).



Sopra: interessantissima immagine che documenta come lo stemma della salamandra venne effettivamente apposto sulla deriva di qualche FIAT G.50bis del reparto. Nello specifico si tratta del FIAT G.50bis MM 6004 di produzione Aeritalia. Preso in carico dalla SRAM di Castel Benito il 24 marzo 1942. Trasportato in volo da Castel Benito a Sorman (sede a quel tempo del 160° Gruppo) dallo stesso comandante della 394ª Squadriglia, capitano Giovanni Giannini. Il 9 maggio 1942 il sergente maggiore Piero Balliano atterrò fuori campo "per imperfetto funzionamento motore". Il pilota rimase incolume ma danneggiò seriamente il velivolo, considerato "riparabile in Ditta". Il 2 luglio venne consegnato alla SRAM della Mellaha (Tripoli) e uscì dal carico della 394ª. Il suo codice di squadriglia era (con ogni probabilità) "394-11". (Archivio Angelo Emiliani)

Sopra a destra: riproduzione dello stemma alla foto precedente.

FIAT G.50^{BIS} M.M. 6004

A lato: riproduzione della MM 6004 come compariva sul velivolo alla foto precedente. E' appurato che l'ombreggiatura delle scritte, nel caso della produzione Aeritalia, era in colore azzurro.

LA 239^a SQUADRIGLIA (97° GRUPPO BOMBARDAMENTO A TUFFO, POI 102° GRUPPO TUFFATORI) E GIUSEPPE CENNI



Bella foto a colori di un "Picchiatello" appartenente presumibilmente al 97° Gruppo B.a.T. In coda appare il W.nr che sembra essere 7805; non vi è ancora la M.M. italiana, ma già lo stemma del Papero in picchiata.

Mentre l'evoluzione araldica del 96° Gruppo B.a.T. è sotto certi aspetti "lineare", nel caso del gemello 97° Gruppo è un po' più complicata. Quale filo conduttore, si può prendere la 239^a Squadriglia e di conseguenza un uomo che vi fece parte praticamente per tutta la durata del secondo conflitto mondiale, ovvero Giuseppe Cenni.

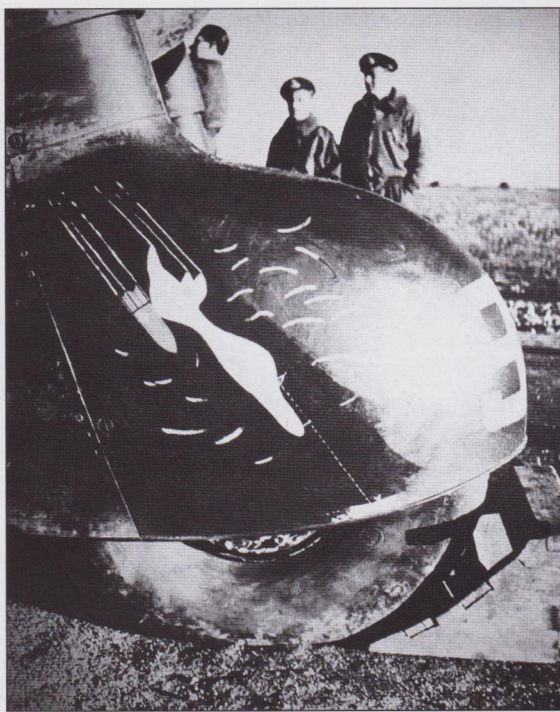
La sua storia nell'ambito della Regia Aeronautica è ben raccontata nel libro di Giuseppe Pesce "Giuseppe Cenni, pilota in guerra", edito nel 2002 dall'Aeronautica Militare, quindi ci limiteremo ad una sintesi della sua carriera di pilota e combattente.

Nato il 24 febbraio 1915 a Casola Valsenio (Ravenna), venne arruolato il 19 giugno 1935 e nominato "pilota di aeroplano" il 19 agosto dello stesso anno. L'ambito passaggio da ufficiale di complemento a quello in servizio permanente effettivo venne ottenuto grazie al valoroso comportamento nella guerra di Spagna, per la quale si presentò subito volontario. Col grado di sottotenente, Cenni, il cui nome di copertura era "Victor Stella", giunse a Melilla il 14 agosto del 1936 e già il 20 dello stesso mese effettuò un volo di collaudo di un Fiat CR.32 rimontato a Nador. L'attività di volo svolta da Cenni fu notevole, prevalentemente in voli di crociera e scorte ai bombardieri. Ebbe anche occasione di rivendicare alcuni abbattimenti di velivoli avversari sebbene, come sovente accade, non sempre confermati dalla controparte.

L'unità di appartenenza del nostro pilota era, all'inizio del 1937, la 24^a Squadriglia del XVI Gruppo "Cucaracha", contraddistinto dal celebre stemma dello "Scarafaggio suonatore di sassofono" che, come vedremo più avanti, ispirerà successivamente un altro distintivo voluto da Cenni.

Il 29 gennaio 1937, nel corso di una missione di scorta a velivoli impegnati nel tentativo di aviolanci di rifornimento viveri e munizioni, il suo CR.32, a causa le pessime condizioni di visibilità, venne investito da un gregario che gli distrusse i piani di coda, costringendolo a lanciarsi col paracadute in territorio nemico. Fatto prigioniero e sottoposto a trattamenti durissimi, il nostro pilota fu finalmente liberato dopo sette mesi tramite uno scambio di prigionieri effettuato per intercessione della Croce Rossa; era il 17 luglio 1937.

Tornato in patria, le sue condizioni fisiche erano talmente carenti da essere giudicato



Sopra: il disegno nella versione con penne svolazzanti.

Ma prima di proseguire ci sia concesso un salto temporale, utile a comprenderne il carattere e lo spirito.

Nell'agosto 1943, poche settimane prima di cadere sull'Aspromonte, il maggiore Giuseppe Cenni preparò a Manduria un fascicolo intitolato:

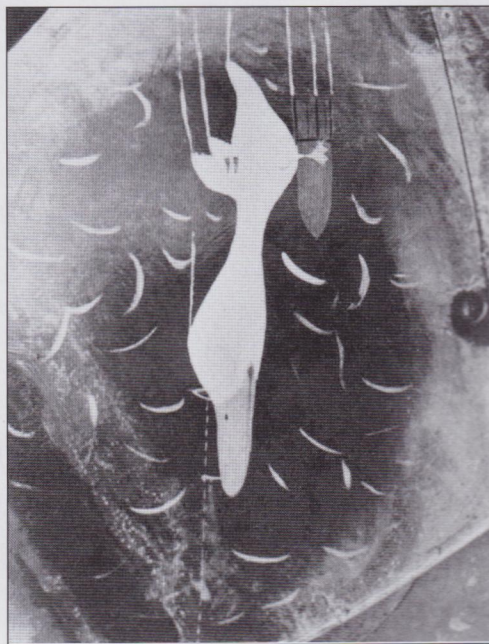
**"ATTIVITÀ BELLICA DEL 102° GRUPPO "TUFFATORI"
(239ª SQUADRIGLIA - 209ª SQUADRIGLIA)**

12 nov 1940 – 15 agosto 1943"

Il giovane comandante lo dedicò ad Ercolano Ercolani, già comandante del Reparto Autonomo Sperimentale Volo a Tuffo, con queste parole:

"Al ten.col. Ercolani, papà dei tuffatori, che ci è sempre stato spiritualmente vicino nel nostro lavoro, questo riassunto dell'attività bellica del 102° Gruppo fedele alle tradizioni iniziate dai vecchi tuffatori. Con fraterna amicizia.

Giuseppe Cenni"



Sopra a destra e a lato: tre immagini illustranti la versione con penne svolazzanti. Si possono notare alcune differenze nei particolari. (via Fabrizio Becchetti e Antonio Inguscio)

Il documento testimonia il profondo legame che il celebre ed eroico pilota romagnolo ebbe con i reparti da lui guidati e ci aiuta a ricostruire con precisione il loro percorso anche per i periodi (come l'intero 1943) per cui mancano i diari storici. Il distintivo schizzato sulla seconda pagina del fascicolo, è quello che apparve (seppure con una diversa iscrizione) sulle derive dei primi velivoli da bombardamento in picchiata, gli sfortunati SM.85 del Reparto Sperimentale Volo a Tuffo.



Insolitamente, su questo velivolo lo stemma appare anche nella parte interna dei copripuota, sia con penne svolazzanti, sia senza. (archivio Andrea Degl'Innocenti)

Altri distintivi, spesso di ispirazione più "leggera", seguiranno. A questo proposito è interessante notare che la definizione di "Picchiatelli" per gli Ju 87 non è, come potrebbe sembrare, una scherzosa presa in giro dei suoi piloti, ma risale ad una precisa disposizione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. (vedi trascrizione della lettera inviata tutti gli Enti centrali dal Vice Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Santoro).

La storia operativa di Cenni nella seconda guerra mondiale inizia 26 novembre 1940, quando venne costituita a Comiso, in zona di guerra, la 239ª Squadriglia Bombardamento a Tuffo, con personale proveniente dal Nucleo Addestramento di Lonate Pozzolo. Cinque Ju 87 erano gli apparecchi in dotazione, ritirati dal deposito di Forlì e cinque i piloti del reparto: con il venticinquenne comandante, il nostro Giuseppe Cenni, c'erano i sottotenenti Luigi De Regis e Carlo Seganti, il maresciallo Armando Ferrari e il sergente Antonio Bragadin. Pochi

SUPERAEREO

18 settembre 1940 - XVIII

"Nomi per i velivoli bellici dei reparti d'impiego"

Questo Superaereo, nell'intento di interessare maggiormente il pubblico all'andamento della guerra aerea, di meglio orientarlo sui tipi di velivoli più comunemente usati, è venuta nella determinazione di dare a questi i nomi per ciascuno di essi a fianco indicati:

Bombardamento

S.79 e S.79 bis	Sparvieri
BR.20	Cicogne
Cant.Z.1007 e 1007 bis	Alcioni
Cant.Z.506	Aironi
Ju.87	Picchiatelli

Caccia

CR.42	Falchi
G.50	Frecce
MC.200	Saette

Di norma, l'uso dei nomi suddetti dovrà essere riservato alle relazioni di carattere ufficiale e alle comunicazioni destinate al pubblico attraverso gli organi della stampa e degli Enti culturali e propagandistici.

Le denominazioni ufficiali (S.79 - CR.42 etc.) rimarranno in vigore per tutte le comunicazioni strettamente militari e comunque interessanti le Forze Armate.

Gen. S.A. Giuseppe Santoro

Bella immagine del Picchiatello M.M. 7072 in volo per un'azione sul fronte balcanico. Si tratta del velivolo che andrà perso su Malta, la notte del 5 novembre 1941, ai comandi del sergente Armando Tosi con l'aviere scelto aiuto montatore Amleto Bruttini, in forza alla 238ª Squadriglia, 101° Gruppo. Sembra invece che il velivolo fosse in carico alla Squadriglia 208ª.



Fotografato in una occasione simile al precedente lo Ju.87 M.M. 7074. Anch'esso andrà perso nella stessa missione su Malta il 5 novembre 1941, pilotato dal sottotenente Vittorio Bragadin col sergente maggiore armiere Angelo Gatti. Stesse indicazioni di appartenenza dell'equipaggio e del velivolo come nel caso precedente.



giorni prima, il 20 novembre, erano stati costituiti, sempre a Comiso, il 97° Gruppo B. a T., con comandante interinale il capitano Domenico Sciaudone, e la 238ª Squadriglia comandata dal tenente Carlos Bertuzzi. La 239ª completò l'organico del reparto, che fu subito messo in azione.

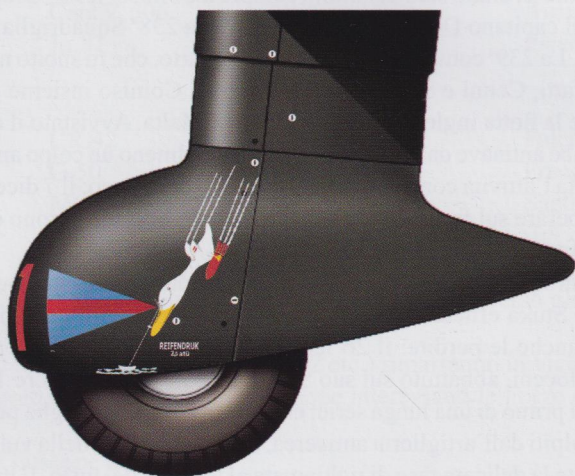
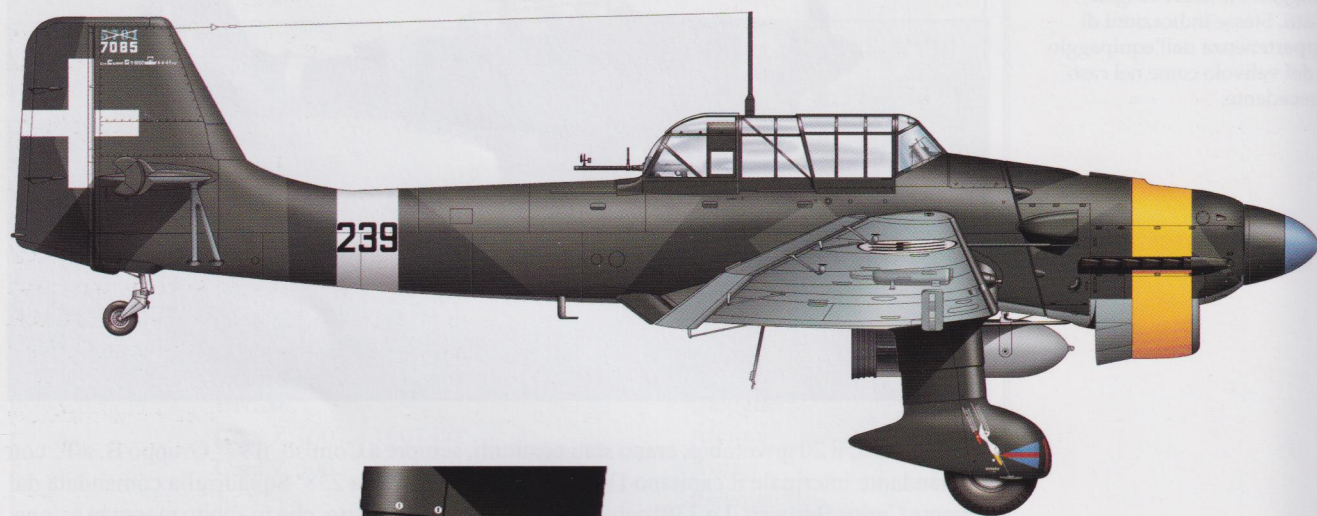
Il 28 novembre, infatti, Cenni e Seganti decollarono da Comiso insieme a quattro piloti della 238ª, per attaccare la flotta inglese segnalata a sud di Malta. Avvistato il convoglio, i sei sganciarono le loro bombe antinave da 500 kg e dichiararono almeno un colpo andato a segno su una nave da battaglia. Ma l'attività contro il naviglio nemico durò poco: il 7 dicembre il reparto si spostò a Lecce per operare sul fronte greco-albanese. Qui i bersagli furono essenzialmente terrestri: ponti, strade, fortificazioni, postazioni antiaeree.

Al 1° gennaio 1941 la squadriglia di Cenni, nel frattempo promosso capitano, comprendeva nove piloti e altrettanti Stuka efficienti. Numerose furono le missioni concluse con risultati positivi ma numerose anche le perdite: il 26 febbraio 1941 la 239ª perse il primo pilota, il sottotenente Mario Bellocchi, abbattuto sul suo Stuka insieme al mitragliere 1° aviere Pietro Golinelli. Bellocchi fu il primo di una lunga serie: entro giugno la Squadriglia perse altri cinque equipaggi, quasi tutti colpiti dall'artiglieria antiaerea, a dimostrazione della vulnerabilità dello Ju 87, soprattutto durante la delicata fase di richiamata al termine del tuffo. Il tributo di piloti e



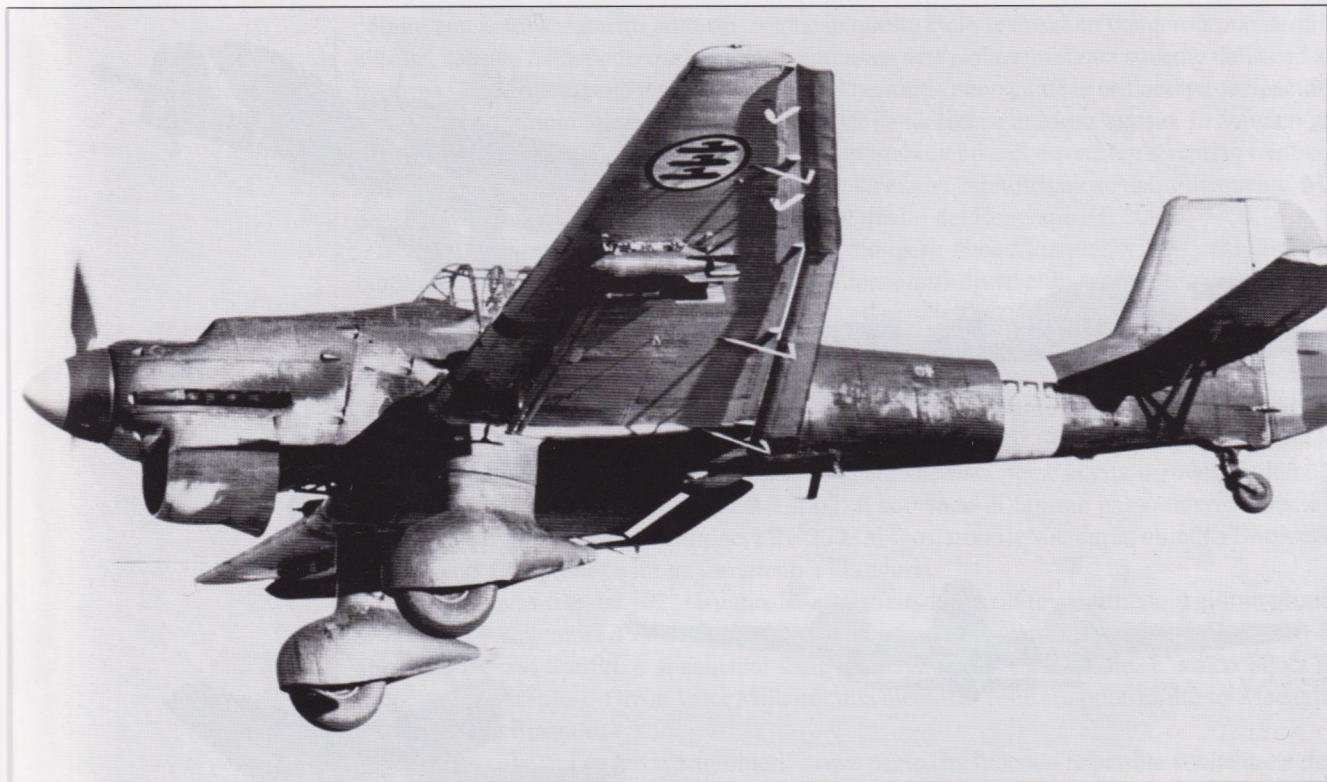
Sopra: sulla deriva del velivolo di Cenni appare l'indicazione relativa all'affondamento di un mercantile da 8.000 tonnellate, in data 4 aprile 1941, effettuato nella rada di Corfù. Da parte greca si ammise la perdita del mercantile "Susanna" da 932 tonnellate. L'attacco venne effettuato tramite una nuova tecnica ideata da Cenni, cioè sganciando la bomba in volo orizzontale dopo la picchiata, mirando alla fiancata della nave. (Archivio Giancarlo Garelli)

A destra: primavera 1941. Il capitano Giuseppe Cenni seduto sul copripuota del suo Picchiatello sul quale spicca, oltre l'insegna del Paperino, anche la bandierina di comandante di squadriglia. Il velivolo è il "239-1".



Lo Ju.87 "Picchiatello" del capitano Giuseppe Cenni, quando era comandante della 239^a Squadriglia. In coda appare il riferimento all'affondamento di un mercantile effettuato il 4-4-41. L'ordigno agganciato al velivolo è una bomba italiana da 250 kg. (Profilo di Richard J. Caruana).

A sinistra: dettaglio del carrello del velivolo riprodotto nel profilo qui sopra..



Bella foto di uno Ju.87 in forza alla 239ª Squadriglia ripreso probabilmente all'inizio del 1941. La vista inferiore, oltre all'armamento, permette di visualizzare con esattezza posizionamento e dimensioni dei contrassegni alari inferiori. (Archivio Carlo Lucchini)

specialisti rimase elevato per tutta la durata del conflitto, testimoniando il silenzioso coraggio di questi uomini, ben consapevoli dei rischi che correvano quotidianamente.

Terminato l'impiego sul fronte greco-albanese, iniziò per la Squadriglia di Cenni la breve campagna jugoslava e quindi, per tutto il secondo semestre del 1941, l'intensa attività in Africa Settentrionale.

Alla fine dell'anno l'unità, decimata sia nell'organico dei piloti sia in quello dei velivoli, venne rimpatriata, rientrando a Lonate Pozzolo per riequipaggiarsi.

Su questa base della brughiera lombarda venne ufficialmente costituito, il 1° maggio 1942, il 102° Gruppo "Tuffatori": questa la nuova denominazione della specialità al posto della precedente "Bombardamento a Tuffo". Il Gruppo, affidato al comando del dal capitano Cenni, era composto dalla 239ª e dalla 209ª Squadriglia e conservava lo Stuka come dotazione.

Il 15 maggio, sempre a Lonate, venne costituito, al comando del tenente colonnello Guido Nobili, il 5° Stormo Tuffatori e il 102° Gruppo entrò immediatamente a farne parte, insieme al gemello 101°.

Pochi giorni dopo il 102° fu destinato ad operare nel Mediterraneo centrale e si trasferì in Sicilia, a Gela. L'obiettivo principale era costituito dalle installazioni aeroportuali di Malta, da



Altra bella immagine di Picchiarelli in volo nei cieli libici nell'estate del 1941. In primo piano il velivolo "239-10" M.M. 7060 (archivio Andrea Degl'Innocenti).



Sopra: la pagina tratta dalla pubblicazione dello Stato Maggiore R.A. intitolata "Velivoli Militari Nazionali", aggiornata al 1° settembre 1941, che illustra l'apposizione della fascia gialla sullo Ju 87. Curiosa la presenza anche dello Ju 88 (Archivio Giovanni Massimello)

A destra: due immagini che riprendono il velivolo di Cenni con l'insegna di comandante del 102° Gruppo; siamo quindi probabilmente nell'estate 1942. Le foto documentano l'andata e ritorno da una missione, infatti nella prima sono presenti i carichi alari, assenti nella seconda. La M.M. del velivolo pare essere 7054. (Archivio Angelo Emiliani)

colpire con bombardamenti notturni. Anche in questo ciclo le missioni comportarono perdite elevate, causate dalla poderosa artiglieria antiaerea dell'isola, rinforzata sovente dalla caccia notturna. Tra le operazioni più significative del periodo vanno citate le brillanti partecipazioni dei tuffatori di Cenni alle battaglie aeronavali di Pantelleria e di Mezz'agosto. In autunno gli usurati Ju 87 vennero messi a terra perché ormai inefficienti e in novembre il reparto rientrò a Lonate Pozzolo: per il 102° l'impiego dello Stuka era un capitolo chiuso definitivamente. Ma per Cenni e i suoi uomini se ne apriva un altro: quello del Reggiane RE 2002.

La messa a punto del nuovo velivolo si dimostrò abbastanza laboriosa, così come la familiarizzazione dei piloti alle sue caratteristiche, così diverse da quelle del predecessore: solo a fine giugno 1943 il reparto fu pronto per il combattimento.

Nel frattempo la situazione bellica stava precipitando. Nella notte tra il 9 e il 10 luglio iniziò lo sbarco in Sicilia delle imponenti forze Alleate. In queste drammatiche condizioni il 102° Gruppo di Cenni, nel frattempo promosso maggiore, consumò le sue ultime risorse in una breve ma intensissima campagna. Lo stesso comandante del 5° Stormo, il colonnello Guido Nobili, nel tentativo di contrastare i mezzi da sbarco nemici, perse la vita il 10 luglio durante la prima azione bellica condotta sui RE 2002. Il comando di Stormo passò interinalmente a Cenni. Basati inizialmente a Crotone, i RE 2002 si spostarono a Manduria, quindi a Botricello (poco a sud di Crotone) e infine tornarono a Manduria.

L'ultima missione del 102° Gruppo, ad armistizio di Cassibile già firmato il giorno prima, si svolse il 4 settembre 1943 e fu fatale al maggiore Cenni. Il suo RE 2002 (MM 8663) fu abbattuto da uno Spitfire e si schiantò sulle montagne dell'Aspromonte. L'eroico pilota fu decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare "alla memoria", che si aggiunse alle sei Medaglie d'Argento già ricevute.

Il reparto che, tra caduti e prigionieri, aveva perso (inclusendo le perdite subite dalle due Squadriglie componenti, 239^a e 209^a, prima della sua fondazione) ben 40 piloti in 241 azioni belliche, partecipò quindi attivamente alla Guerra di Liberazione, e rimase in forza anche nella rinata Aeronautica Militare.

Il celebre grido di guerra del reparto: "Valzer!", sopravvisse a Cenni, suo glorioso ideatore, e ancor oggi risuona orgogliosamente a conclusione di tutte le adunate del 102° Gruppo.

Araldica e colori

Mentre il "Corvetto in picchiata" era lo stemma adottato dalla sola 236^a Squadriglia del 96° Gruppo, il "Papero in picchiata", di cui non si conosce l'ideatore, ebbe una diffusione ben maggiore sia come unità operative che durata temporale, comparendo dapprima sugli Ju 87B/R "Picchiatelli" del 97° Gruppo B.aT. e successivamente su quelli del 101° e 102° Gruppo Tuffatori. *(Nota: alcune fonti danno per certa l'adozione dello stemma sui velivoli dei Gruppi succitati, mentre altre lo vorrebbero limitato alla sola 239^a Squadriglia e la presenza sui Picchiatelli di altre unità dovuta a velivoli appartenuti alla stessa).*

Il 97° Gruppo era inizialmente formato dalle Squadriglie 238^a e 239^a, ma tale composizione non durò molto: la 238^a, divenuta autonoma, si spostò a Tirana ai primi di marzo del 1941 mentre la 239^a rimase a Galatina (Lecce). Il 5 marzo 1941 a Lonate Pozzolo veniva costituito il 101° Gruppo B.aT. sulle Squadriglie 208^a e 209^a, ma già il 7 dello stesso mese la 209^a si trasferiva a Galatina aggregandosi al 97° Gruppo B.aT., mentre la 238^a il 2 aprile 1941 veniva raggiunta a Tirana, dal 101° Gruppo B.aT. entrandovi a far parte. Questo scambio di squadriglie portò probabilmente la presenza del "Papero in picchiata" su velivoli di entrambi i Gruppi.

A partire da fine marzo – inizio aprile, fino a tutto ottobre 1941, venne adottata una fascia gialla sul cofano motore dei velivoli Regia Aeronautica, solitamente indicata come contrassegno specifico per il teatro operativo balcanico. Probabilmente tale fu l'origine, ma le disposizioni rintracciate in merito, almeno dal giugno 1941, riguardano tutti i velivoli in carico alla R.A. *(Notare che a fine maggio era partita la richiesta, da parte del ten.col. Carlo Unia, di poter abolire sugli aerosiluranti almeno le fasce gialle sui motori, se non anche la fascia bianca in fusoliera, ricevendo risposta negativa).*

In merito si ritiene utile la riproduzione della pagina tratta dalla pubblicazione dello Stato Maggiore R.A. intitolata "Velivoli Militari Nazionali", aggiornata al 1° settembre 1941, che illustra l'apposizione della fascia gialla sullo Ju.87. Sorprenderà che vi compaia anche lo Ju.88, probabilmente dovuto al fatto che il Capo di S.M. della R.A., generale Francesco Pricolo,



nel 1940 aveva avuto occasione di effettuare un volo di prova su tale velivolo ricavandone un'ottima impressione al punto di avanzarne l'acquisto, proposta respinta dalla D.G.C.A.

Dopo intensi cicli operativi, il 20 dicembre 1941 i Gruppi 97° e 101° (o meglio quel che ne rimaneva) si ritrovarono a Lonate Pozzolo per essere riorganizzati e riequipaggiati con nuovi velivoli. Nel febbraio 1942 le squadriglie del già 97° Gruppo cominciarono a ricevere dei nuovi Ju 87; queste squadriglie (209ª e 239ª), invece di ricostituire il 97°, il 1° maggio 1942 formarono il 102° Gruppo "Tuffatori" di nuova costituzione e denominazione.

Le immagini fotografiche a corredo di questo articolo, che illustrano dei "Picchiattelli" utilizzati da Cenni, mostrano lo stemma del "Papero in picchiata" sia in abbinamento all'insegna di comandante di Squadriglia, sia quello di comandante di Gruppo, ovvero comandante della 239ª prima, e del 102° poi, documentando quindi l'adozione del Papero anche in ambito di questo Gruppo. Si conoscono diverse foto che raffigurano dei Picchiattelli recanti soltanto le insegne di nazionalità unitamente al distintivo del "Papero in picchiata", senza apparenti contrassegni indicanti l'unità di appartenenza. Alcune teorie ne vorrebbero l'identificazione tramite colori diversi delle bombe fra le zampe e le ali del volatile, mentre riteniamo molto più probabile la possibile identificazione fosse costituita dalla punta dell'ogiva dell'elica dipinta in colori diversi.

Come abbiamo visto, il 102° Gruppo, con i Picchiattelli, aveva continuato ad adottare il "Papero in picchiata", mentre il 101°, che nel febbraio 1942 era stato denominato anch'esso "Tuffatori", invece degli sperati Ju 87, o velivoli più moderni, si ritrovò ad essere equipaggiato con i Fiat CR.42 "bombe alari". È di questo periodo l'ideazione dello stemma, documentato nel libro di Luigi Iacomino, edito da Grenzi, "Saette nel Cielo - Storia del 101° Gruppo Volo",

Sopra a sinistra: riproduzione dello stemma raffigurante il Picchio con bomba del 101° Gruppo Tuffatori. Si tratta probabilmente di una versione "decorativa" per uso cartaceo. L'ideazione risale quasi certamente all'inizio del 1942 quando i piloti del 101° ritenevano di essere riarmati con i "Picchiattelli", mentre invece si ritrovarono con i FIAT CR.42 "bombe alari"

Sopra a destra: una versione notevolmente diversa dello stemma riprodotto il Picchio del 101° Gruppo Tuffatori. Lo stile potrebbe far supporre un adattamento per l'applicazione sui velivoli del Reparto, ma l'origine del tutto sconosciuta e non documentata in alcun modo lo pone a livello di semplice curiosità.



A sinistra, il Grillo suonatore di chitarra, chiaramente ispirato alla "Cucaracha" in Spagna, è lo stemma ideato da Cenni per il 102° Gruppo Tuffatori, qui ripreso alla base della deriva di un RE 2002. In questo caso si può osservare come soltanto il Grillo appaia nero, mentre le parti restanti sono in colore più chiaro non accertato. Tuttavia, nella versione metallica da giacca, il bordo del distintivo appare giallo.

Il disegno a destra riproduce il Grillo suonatore, stemma del 102° Gruppo Tuffatori. Il motto "Valzer", era in realtà il segnale che Cenni usava come ordine di attacco.

La versione "in bella copia" di un disegno apposto da Cenni in una relazione sull'attività del 102° Gruppo Tuffatori. Riproduce chiaramente lo stemma che compariva sugli SM.85 in forza al reparto fondato dal "padre" della specialità "Tuffatori", ten. col. Ercolano Ercolani al quale Cenni ha voluto rendere omaggio, ma non sappiamo il motivo per cui il motto è differente da quello che si conosceva. Una ipotesi potrebbe essere il passaggio fra il Reparto Sperimentale Volo a Tuffo e il successivo 96° Gruppo B.a.T.



recante un "Picchio tuffatore" con una bomba fra le zampe, a similitudine dei precedenti Corvetto e Papero. Ad essere pignoli il Picchio è raffigurato con qualche licenza interpretativa unendo al corpo di un picchio nero il capo di un picchio rosso. Riteniamo tuttavia che lo stemma in questione sia stato limitato al solo uso cartaceo e che non sia mai comparso sui CR.42 in forza al reparto, anche se non sono molte le immagini conosciute che li ritraggono. Per la verità una variante dello stemma comparsa su un fascicolo del 1984, dal titolo "5° Stormo 50 anni di storia" ci aveva fatto sperare nella versione apposta sui velivoli, anche in base alla didascalia

che lo lasciava supporre. Tuttavia, la scoperta di un opuscolo similare, datato però 1964, ove appariva lo stesso stemma affiancato ad una riproduzione caricaturale del Grillo "Valzer" senza alcuna indicazione, smorzava l'ottimismo, per cui lo si è proposto a solo titolo informativo.

Alla fine del 1942, i due Gruppi 101° e 102°, costituenti il 5° Stormo Tuffatori, si ritrovarono nuovamente a Lonate Pozzolo per essere riequipaggiati con un nuovo e più prestante velivolo: il Reggiane RE 2002 "Ariete II", il primo dei quali fu ritirato dal 102° il 27 gennaio 1943, mentre il 101° ne riceveva un esemplare il 6 febbraio. Con l'assegnazione del nuovo aereo, il comandante del 102°, Giuseppe Cenni ebbe l'idea di adottare anche un nuovo distintivo che

A sinistra: lo stemma del Grillo "Valzer", completo della scritta "Ariete", come compariva sul lato destro della deriva dei RE 2002 assegnati al 102° Gruppo Tuffatori.



A destra: l'insegna del Grillo sul lato sinistro della deriva di un RE 2002 del 102° Gruppo. La riproduzione è basata sulla foto ove il bordo esterno sembra nella stessa tonalità del Grillo. La cosa potrebbe spiegarsi anche con l'uso di una pellicola "comune", ovvero sensibile soltanto all'azzurro e violetto, per cui tinte come il rosso e il giallo apparivano scure.



unisse un po' la tradizione passata col presente; memore della "Cucaracha" che aveva adornato i velivoli della sua squadriglia in Spagna, Cenni ideò un "Grillo canterino con chitarra", unito al motto: Valzer!, grido di guerra con cui usava dare il segnale di entrata in azione.

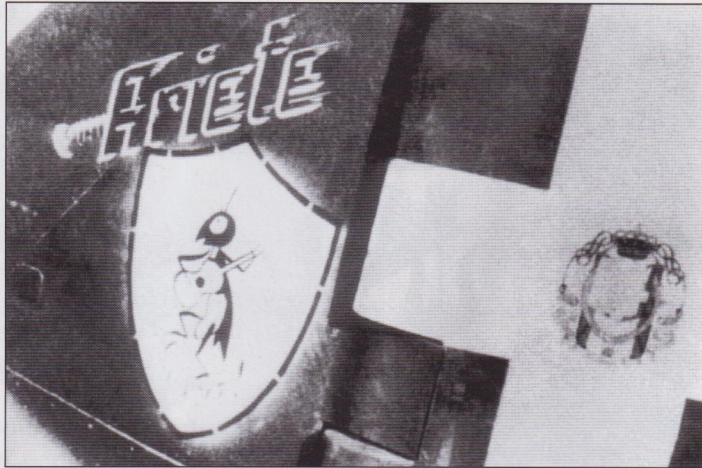
I colori reali del distintivo in questione non sono appurati salvo il Grillo nero e il bordo giallo come si presentano nella versione del distintivo metallico da giacca. Sulla deriva di un velivolo che pare rechi la sola insegna, senza "Ariete", le scritte appaiono chiare, per cui sono state riprodotte nel disegno relativo in giallo dorato come il bordo. In altra immagine sia il Grillo che il bordo appaiono scuri, per cui si è scelto di illustrare anche una possibile versione con bordo nero. La scritta "Ariete" è nello stile che appare nell'immagine fotografica in vista ravvicinata.

Paradossalmente, nella relazione sull'attività bellica del 102° Gruppo "Tuffatori", preparata dal maggiore Giuseppe Cenni, non figura lo stemma del Grillo, bensì l'insegna che era apparsa in origine sugli SM.85, in omaggio, come da lui specificato, al "papà dei tuffatori", tenente

colonnello Ercolano Ercolani. Nel caso ci siamo limitati a riportare in "bella" il disegno di Cenni. Non è noto il motivo delle variazioni del motto rispetto a quello precedentemente realizzato per il 96° Gruppo B.a.T., per la cui dicitura ci si era basati sulla versione di stoffa applicata alla tuta di volo dei piloti. Una ipotesi potrebbe essere il passaggio fra il precedente Reparto Sperimentale Volo a Tuffo e il successivo 96° Gruppo B.a.T.

Il 20 aprile 1943 il 5° Stormo "Tuffatori" viene rinominato 5° Stormo "Assalto". Probabilmente per tale motivo in una foto ove i fasci appaiono cancellati, quindi databile dopo il 25 luglio 1943, non sembra apparire la scritta "102° Gruppo Tuffatori"

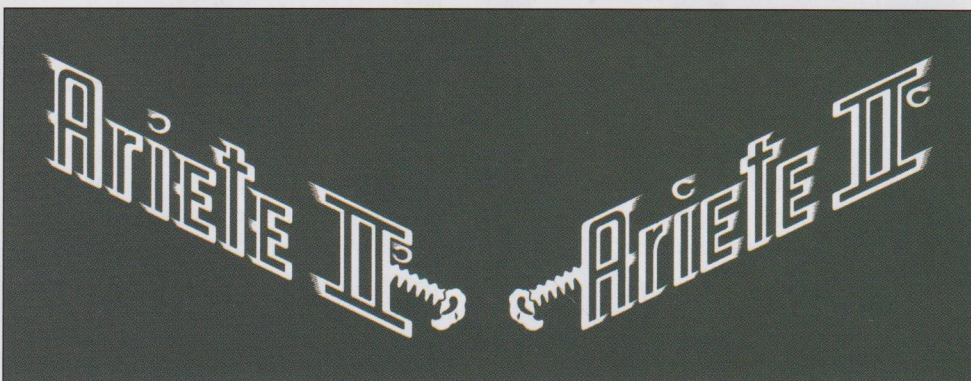
Restando in tema di scritte, normalmente in coda ai RE 2002 è conosciuta "Ariete", ma in realtà il velivolo era denominato "Ariete II°". Come si può notare nell'immagine del RE 2002 "239-12", sulla deriva appare la scritta "Ariete II°" che abbiamo cercato di riprodurre in disegno. La scritta "Ariete I°" è documentata in coda a dei RE 2001 distrutti nel bombardamento della officine Reggiane in data 8 gennaio 1944, ma quasi certamente nessun velivolo



La foto dalla quale è stato tratto il disegno della pagina precedente. La mancanza dei fasci sullo stemma Savoia, indica che si tratta di una immagine realizzata dopo il 25 luglio 1943. Non è presente la scritta "102° Gruppo Tuffatori", forse perché il 5° Stormo aveva cambiato la denominazione da "Tuffatori" ad "Assalto".

Le viste ravvicinate dello stemma "Valzer" non sono molte, così come la scritta "Ariete"; si è quindi ritenuto utile includere la presente immagine anche se di qualità non eccelsa.

Interessante immagine che documenta il RE 2002 codificato "239-12", fotografato probabilmente nei primi giorni di settembre 1943. Al momento è l'unica foto conosciuta ove è visibile la scritta sulla deriva "Ariete II°", apposta sugli ultimi esemplari consegnati alla Regia Aeronautica. La posizione del s.ten.pil. Gaetano Pezzano, che nella foto appare a destra, non permette di appurare la presenza o meno del distintivo "Valzer"



In questo disegno si è voluto tentare una riproduzione della scritta "Ariete II°" sulla base di quel poco visibile nella foto sopra. Poiché il RE 2002 sul quale venne abbattuto Cenni, M.M. 8663, era praticamente uno degli ultimi consegnati alla R.A., è possibile che sulla deriva fosse presente questa scritta. Purtroppo non ci è possibile sapere la codifica del velivolo.

Foto solitamente conosciuta come quella del RE 2002 sul quale Cenni venne abbattuto il 4 settembre 1943. In realtà la copia originale reca la seguente dicitura scritta a mano: "Aeroporto - Manduria (TA) 4 settembre 1943. RE 2002 della 238ª Squadriglia - 101º Gruppo Tuffatori pronto per l'azione di volo, senza i 3 fasci, ancora senza coccarde". Non si fa cenno alcuno a piloti. Notare lo stemma del "Diavoletto tuttofare" sul cofano motore. (Foto Sebastiano Pascoli via Enrico Leproni).



di quella serie venne consegnato alla Regia Aeronautica.

Con la foto qui sopra arriviamo al soggetto per certi versi più interessante e controverso fra tutti, ovvero quello che solitamente viene presentato come il RE 2002 sul quale Cenni venne abbattuto, perdendo la vita, il 4 settembre 1943. In realtà sull'originale della foto riprodotta appare una scritta a mano: "Aeroporto - Manduria (TA) 4 settembre 1943. RE 2002 della 238ª Squadriglia - 101º Gruppo Tuffatori pronto per l'azione di volo, senza i 3 fasci, ancora senza coccarde". Non vi è cenno ad alcun pilota. Da notare che il velivolo è indicato come appartenente alla 238ª Squadriglia, mentre Cenni, a parte un paio di voli su aerei della 208ª, volava preferibilmente su macchine della 239ª: per la precisione dal registro voli risulta che da agosto Cenni volò due volte sul 2002 MM 8658 (il 6 e l'8 agosto) e il fatale 4 settembre sul 2002 MM 8663. Quest'ultimo, che probabilmente aveva sulla deriva la scritta: "Ariete IIº", era un velivolo fresco di fabbrica in quanto, collaudato il 24 luglio 1943, alla data del 31 luglio risultava ancora presente in ditta a Reggio Emilia.

Tornando al velivolo della foto sopra, si è contattato l'allora marconista Sebastiano Pascoli, che a suo tempo aveva fornito l'immagine in questione riferendola a Giuseppe Cenni, chiedendogli chiarimenti in merito all'effettiva appartenenza. Ne è scaturito il fatto che, per fornire un ricordo alla famiglia Cenni, si era consegnata copia di tale foto senza precisare che in realtà non si trattava del velivolo sul quale il loro congiunto aveva perso la vita, ma uno dello stesso tipo. Chiarito questo aspetto, eccoci alla parte araldica, ovvero al distintivo che appare sul cofano motore



Altra immagine che documenta come lo stemma del "Diavoletto tuttofare" sia apparso su più di un velivolo in periodo antecedente e post 8 settembre 1943. Questa immagine infatti è di fonte USA, realizzata a Manduria il 21 ottobre 1943, in occasione di una visita del Re. Stando alle dichiarazioni del Pascoli, autore della foto precedente, lo stemma sarebbe nei soli bianco e nero. Anche per l'interpretazione dei particolari ci si è basato sulle sue dichiarazioni, sperando che il tempo trascorso non abbia falsato i ricordi. Notare la colorazione a spicchi "avvolgenti" dell'ogiva. (Foto Earl Young via Antonio Inguscio).

del velivolo. Sempre stando alle dichiarazioni del Pascoli, si trattava di uno stemma, pensato anche con lo scopo di coprire il precedente fascio, costituito da un Diavoletto posto su un siluro, imbracciante un arco con freccia (simbolo della Caccia) e nel ricciolo di coda una bomba per indicare anche la funzione di bombardamento. Il tutto sarebbe stato nei soli

bianco e nero, anche se qualcuno lo vorrebbe in più colori. Fortunatamente ci è pervenuta una ulteriore immagine proveniente da archivi americani, realizzata a Manduria il 21 ottobre 1943, in occasione di una visita del Re. Come si può osservare, il distintivo appariva su più di un velivolo e anche dopo l'8 settembre 1943. L'ingrandimento del particolare ha permesso di appurare che la scritta in basso era 101° GRUPPO. Purtroppo altri particolari non sono altrettanto chiari. Nel complesso il Diavoletto sembra essere realizzato in modo piuttosto caricaturale, ma, non essendo possibile capirne l'espressione, si è cercato in sostanza di far combaciare il disegno con quanto distinguibile dalle foto. La scritta in alto pare essere "Fasso tuto mi" poiché la prima parola risulta di cinque lettere e non quattro come sarebbe nel più tipico "Faso tuto mi".



La riproduzione del Diavoletto tuttofare ottenuta sulla base di quanto distinguibile dalle foto e la descrizione del Sebastiano Pascoli.

Tornando alla foto della pagina precedente, in alto, si può distinguere il distintivo alare di nazionalità consistente nel solo cerchio nero dopo la cancellazione dei tre fasci in esso contenuti. Si tratta quindi del contrassegno entrato in vigore dopo la caduta del fascismo, il 25 luglio 1943. Tale cancellazione non fu un'iniziativa estemporanea dei reparti, ma l'applicazione di una precisa disposizione emanata dallo Stato Maggiore della Regia Aeronautica tramite telegramma n° 01234 del 28 luglio 1943, recante il testo seguente:

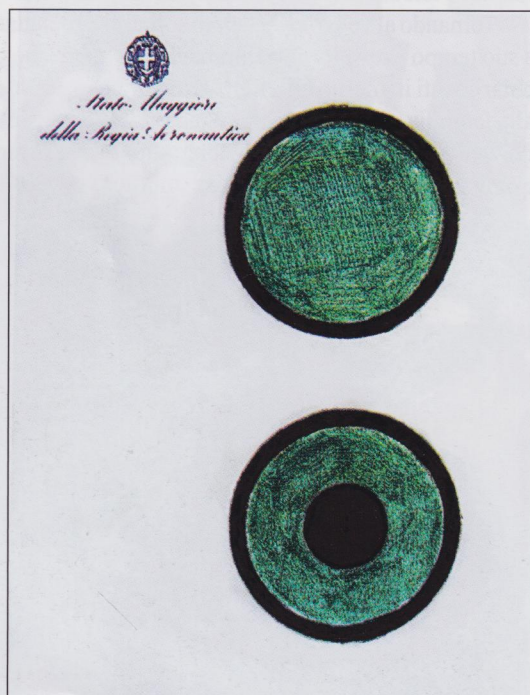
"Disporre immediata cancellazione fasci littori sulle facce superiore et inferiore semiali velivoli bellici ././ Nuovo distintivo risulterà per ora costituito da semplice cerchio nero ././ Altri enti informati a parte."

Il telegramma era indirizzato a tutti i presidi aeronautici, così come i Comandi di Esercito e Marina. Seguiva quindi un altro telegramma che precisava:

"Seguito 01234 corrente 28 ././ Precisasi che distintivo sulle facce superiore e inferiore semiali velivoli bellici deve risultare costituito dalla semplice fascia circolare nera già esistente ././ Superficie compresa entro detta fascia deve avere stessa colorazione alare ././"

Come si vede, a differenza di quanto si ritiene correntemente, esistevano in merito specifiche disposizioni ufficiali. Non solo, qui a fianco si presenta la riproduzione di un documento, ritrovato presso l'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica, che illustra come fossero state prese in considerazione due possibili versioni: la prima è il semplice cerchio nero ottenuto con la cancellazione dei fasci, la seconda contempla un disco nero in sostituzione degli stessi, ottenendo una specie di coccarda. Come ora sappiamo, venne adottata la prima e più semplice soluzione.

Le fotografie della pagina seguente (sopra e al centro) illustrano invece due RE 2002 appartenenti alla 239ª Squadriglia ma con le successive



Il documento ritrovato presso l'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica, che illustra come dopo la caduta del fascismo, il 25 luglio 1943, per la cancellazione dei fasci dai contrassegni di Stato e riconoscimento nazionalità sui velivoli Regia Aeronautica, fossero state prese in considerazione due possibili versioni: la prima è il semplice cerchio nero ottenuto con la cancellazione dei fasci, la seconda contempla un disco nero in sostituzione degli stessi, ottenendo una specie di coccarda. Come ora sappiamo, venne disposta la prima e più semplice soluzione.



A lato: una foto fonte di interrogativi al momento senza risposta. Ritrae dei RE.2002, appartenenti al 5° Stormo (102° Gruppo?), fotografati probabilmente nei primi mesi del 1944; sui cofani motore di quelli in seconda fila appare uno stemma al momento del tutto sconosciuto. Notare anche il numero di Squadriglia 209 riportato insolitamente sulla deriva del velivolo in primo piano. Nonostante le ricerche, gli approfondimenti non bastano mai e molto rimane senza risposta.

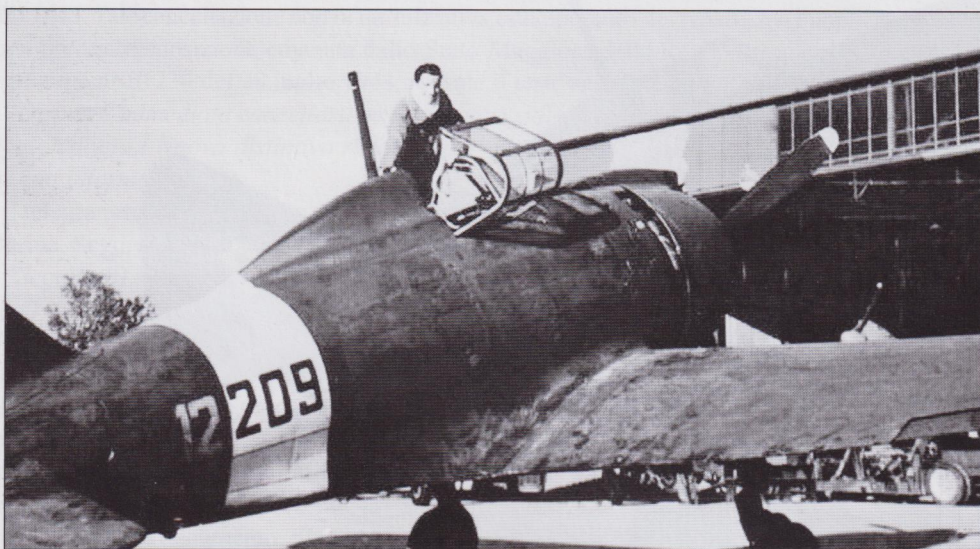


Sopra e in alto: due classiche immagini in volo di RE 2002 appartenenti alla 239ª Squadriglia, 102° Gruppo, 5° Stormo, con le coccarde tricolori adottate dalla Regia Aeronautica dopo l'armistizio.

coccarde tricolori adottate dalla Regia Aeronautica dopo l'armistizio. In coda vi è lo stemma del Grillo "Valzer!", ultima eredità di Giuseppe Cenni.



Qui a lato: un Re 2002 del 102° Gruppo ripreso in volo. La vista superiore, nonostante la mimetica molto usurata, permette di osservare le coccarde che risultano essere in diametro inferiore ai contrassegni alari precedenti, oltre quelle che paiono zone di camminamento alare (o rinforzi in lamiera) su entrambi i lati della fusoliera. (Archivio Giorgio Apostolo)



A sinistra: due interessanti immagini che ritraggono il velivolo Re.2002 "209-12", appartenente al 102° Gruppo, 5° Stormo Caccia, ripreso a Manduria nell'autunno 1943. Ritratto a fianco il pilota italiano vi è un americano che considerati maschera e caschetto nella mano destra, è probabile abbia voluto effettuare un volo prova.

Sotto: foto ricordo che rivela un particolare insolito su un RE 2002 del 5° Stormo, ovvero il tricolore sul timone in luogo della precedente croce bianca (caso unico documentato fino ad ora). E' stato mantenuto però lo stemma di Stato, previa cancellazione dei fasci. L'americano ritratto è lo stesso che appare nella foto a lato ma con altro abbigliamento, per cui non è possibile affermare se il velivolo è lo stesso delle immagini precedenti.



LA 252^a SQUADRIGLIA BOMBARDAMENTO TERRESTRE

Foto di gruppo con piloti e specialisti appartenenti alla 252^a Squadriglia. In basso sono presenti tutti e sei gli sportelli recanti i personaggi che caratterizzavano parte dei velivoli in dotazione a detta unità. L'ufficiale più alto, in piedi al centro, con la mano alla cintura è il comandante della Squadriglia, il Capitano Gabriele Casini. (Archivio Daniele Gatti)

Il foglio d'ordini N.01 del Ministero dell'Aeronautica, datato 25 gennaio 1940, sancì la costituzione, sull'aeroporto di Pisa, del 46° Stormo Bombardamento Terrestre. L'unità, una delle ultime formate prima dell'entrata in guerra dell'Italia, era composta dei Gruppi 104° (Squadriglie 252^a e 253^a) e 105° (Squadriglie 254^a e 255^a). Il giovane reparto, dotato dei trimotori S.79, era destinato ad una vita intensa e gloriosa.

Forse per la mancanza di una tradizione consolidata o forse per l'imminenza di impegni di natura più pressante, il 46° Stormo non ebbe mai un emblema ufficiale e nemmeno ufficioso, tant'è vero che nel dopoguerra, quando il 46° Stormo (poi 46^a Aerobrigata) venne rifondato a Pisa, per disegnarne l'insegna si prese ispirazione, non essendoci un precedente a cui fare riferimento, dai nominativi radio dei due Gruppi componenti, Lyra e Lupo. Neppure le Squadriglie ebbero mai distintivi specifici; solo il 105° Gruppo inalberò il celebre stemma del "Divieto di caccia".

In contrapposizione a questa iconografia abbastanza contenuta, una delle squadriglie dello stormo, la 252^a, sfoggiò una delle più ricche tra le rare collezioni di distintivi individuali su velivoli della Regia. I singoli disegni sono ben documentati grazie a una fortunata circostanza. Infatti, un cineoperatore dell'Istituto Luce, Vitale Valvassori, nel novembre 1940 fu aggregato allo Stormo durante la campagna balcanica e partecipò a numerose missioni operative per riportarne un'abbondante documentazione fotografica e cinematografica di ottima qualità grazie alle doti professionali e all'eccellente dotazione tecnica.

Sotto: il fotografo e cineoperatore Vitale Valvassori sul campo di Tirana nel novembre 1940. Probabilmente buona parte delle immagini che compaiono in questo articolo sono attualmente disponibili grazie alla sua opera di documentazione.



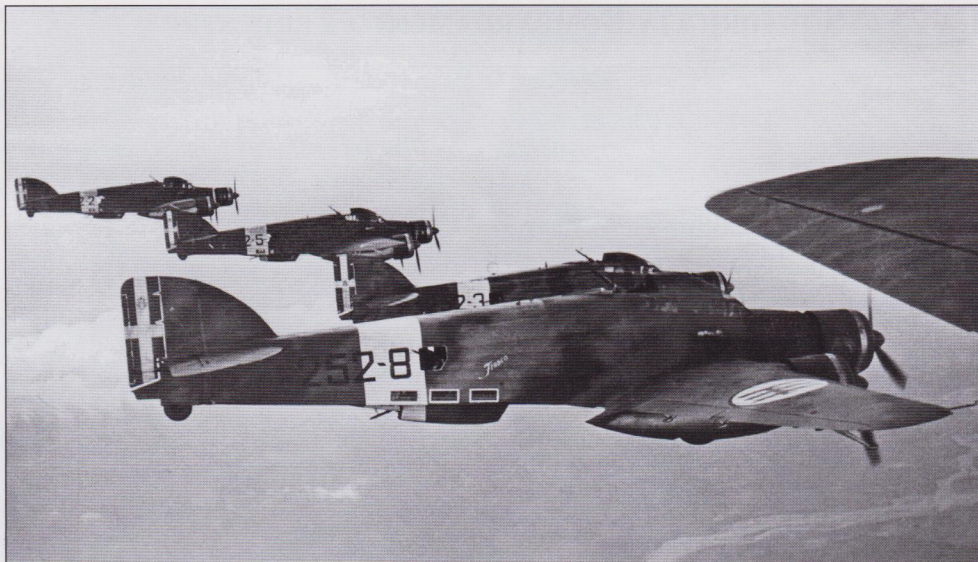
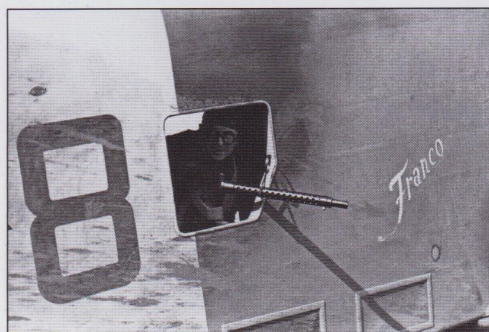


Foto in volo di alcuni S.79 appartenenti alla 252ª Squadriglia. In primo piano il "252-8" recante la scritta "Franco". Una vista dell'altro lato del velivolo si può osservare nella foto centrale a pagina 106. (Archivio Angelo Emiliani)



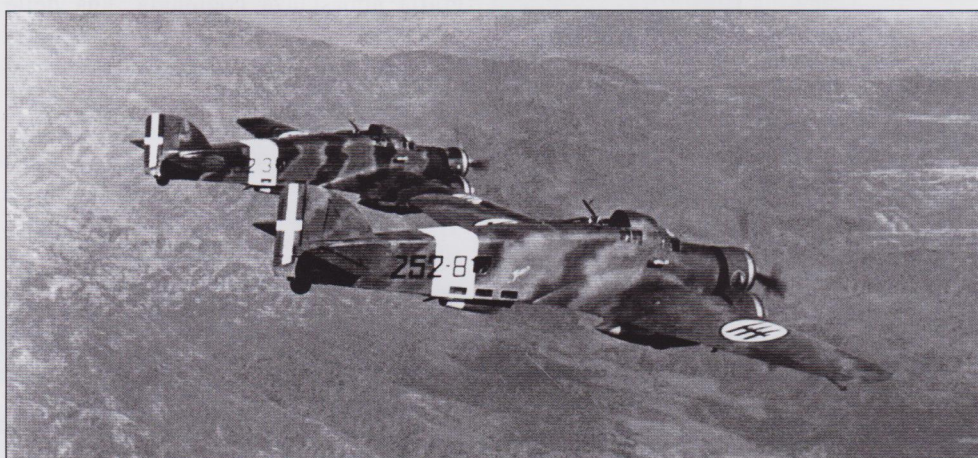
A sinistra: affacciato al portello dell'arma laterale destra dell'S.79 "252-8", MM 22181, compare il cineoperatore fotografo Vitale Valvassori. Il nome "Franco" che appare sulla fiancata è quello del figlio visto che Valvassori ha volato più volte su questo velivolo. (Archivio Angelo Emiliani)

Incuriosito dalle figure che apparivano sui portelli delle mitragliatrici sul lato sinistro degli S.79, Valvassori ne fece degli ottimi primi piani ed anche una panoramica completa, riunendo allo scopo tutto il personale della Squadriglia schierato dietro le singolari insegne. Ciò ha permesso di ricostruirne con una certa precisione le fonti d'ispirazione. Ci torneremo in dettaglio.

Durante la permanenza in Albania, che durò parecchie settimane, Valvassori volò

A destra: primo piano fotografico del nome "Franco". In questa occasione entro la o finale è inserita la foto del ragazzo, figlio di Valvassori. (Archivio Angelo Emiliani)

Il disegno che riproduce la scritta presente nell'immagine precedente.



Altra immagine del "252-8" in volo. In secondo piano l'esemplare "252-3", MM 22593, entrato in servizio il 19 dicembre 1940, e che ha rimpiazzato l'S.79 MM 22013 recante sempre la stessa codifica. Notare su entrambi i velivoli la mimetica a larghe bande sfumate a tre colori apposta su velivoli di produzione SIAI 14ª commessa. (Foto Angelo Emiliani)

normalmente su aerei della 252^a Squadriglia alla quale rimase evidentemente affezionato, tanto da apporre il nome del figlio Franco sulla fiancata della fusoliera dell'S.79 '252-8' pilotato abitualmente dal tenente Pietro Cevolani.

La storia

La storia della 252^a Squadriglia, che all'inizio del conflitto aveva in carico lo stesso comandante del 46° Stormo, colonnello Umberto Nannini, nonché il comandante del 104° Gruppo, tenente colonnello Giorgio Porta, coincise per circa due anni con quella dello stormo di appartenenza. Basata a Pisa e comandata dal capitano Gabriele Casini, partecipò alla poche missioni della campagna di Francia, con bombardamenti sui porti della Corsica e su quello di Marsiglia. Tra i piloti che vi presero parte spiccava un nome destinato a diventare celebre, quello del tenente Carlo Emanuele Buscaglia, che il 25 luglio venne però destinato al Reparto Sperimentale Aerosiluranti.

Il 46° Stormo intanto, concluso il primo breve ciclo bellico, proseguì l'addestramento a Pisa per qualche mese fino al 21 ottobre quando, in preparazione della campagna di Grecia, ricevette l'ordine di trasferirsi sull'aeroporto di Tirana (1). Il 3 novembre i nove S.79 della 252^a Squadriglia raggiunsero Tirana ed iniziarono i quotidiani bombardamenti sul territorio ellenico. (2) Il 20 novembre l'unità si spostò a Scutari per tornare a Tirana due mesi dopo. Il 3 aprile 1941, quando la campagna di Grecia si stava avvicinando alla conclusione, il reparto si trasferì a Foggia, per poi rientrare definitivamente nella propria sede di Pisa il 14 maggio. In quasi un anno di attività la Squadriglia perse un solo S.79, per incidente in decollo a Pisa il 23 giugno 1940, con la perdita di tre membri dell'equipaggio e il ferimento degli altri tre. I numerosi combattimenti nei cieli greci e albanesi causarono il ferimento di due piloti e danni ai velivoli riparabili in Squadriglia.

1 - I nove S.79 della 252^a Squadriglia trasferiti a Tirana il 3 novembre 1940 avevano questi numeri individuali, con relative Matricole Militari:

1 - MM 22009	2 - MM 22010	3 - MM 22013
4 - MM 22014	5 - MM 22015	6 - MM 22167
7 - MM 22174	8 - MM 22181	9 - MM 22184

I primi cinque appartenevano alla 3^a commessa AUSA (24 aerei, MM 22009-22032, produzione 1939-40) mentre gli altri quattro alla 14^a SIAI (45 aerei, MM 22163-22207, produzione 1939-40). Dall'esame delle foto disponibili si può dedurre che i velivoli di produzione AUSA avevano mimetica a piccole macchie verde e marrone mimetico su fondo giallo mimetico, mentre quelli di produzione SIAI erano mimetizzati a larghe bande tricolori con bordi sfumati.

Per quanto riguarda i portelli, solo "Mago Bacù" aveva la mimetica a larghe bande sfumate. Nella foto di gruppo questo è infatti l'unico che appare di tonalità più chiara. Perciò il numero individuale dell'S.79 con Mago Bacù poteva andare da 6 a 9: una foto dell'aereo intero mostra abbastanza chiaramente il numero individuale 6. Tutti quelli di provenienza AUSA avevano invece i portelli disegnati. Grazie all'evidenza fotografica gli unici (finora) certi sono il '4' che aveva "Veneranda" ed il '5' che aveva "don Aniello e don Pasquale".

2 - Appare evidente che quasi tutti gli S.79 di questa squadriglia avevano all'inizio della campagna di Grecia dei piloti "abituali". In particolare, dall'esame del diario del 1940 si può dedurre che le singole assegnazioni fossero le seguenti (i numeri tra parentesi dopo il nome del pilota indicano le missioni compiute dallo stesso sullo specifico velivolo nel mese di novembre 1940):

- n. 1 - s.ten. Pietro Ruffinatto (9)
 - n. 2 - colpito alla prima missione il 4-11 e reso inefficiente, pilota s.ten. Gioacchino Pelliccia
 - n. 3 - ten. Silvio Garrone (12). Aereo rimpiazzato il 28-11 dall'S.79 MM 22593
 - n. 4 - piloti vari tra cui Pelliccia (4)
 - n. 5 - piloti vari tra cui ten. Eustachio Cataneo (4). Aereo colpito il 18-11 e riparato in squadriglia
 - n. 6 - cap. Gabriele Casini (19), comandante
 - n. 7 - ten. Lucio Aurelio (15)
 - n. 8 - ten. Pietro Cevolani (17). Questo aereo (MM 22181) è il secondo esemplare con questo numero individuale: il primo, MM 22175, andò fuori uso il 23-6-40
 - n. 9 - cap. Eugenio Falconi (9). Questo aereo era quello maggiormente utilizzato dagli ufficiali superiori.
- Da dicembre '40 fino ad aprile '41, quando la campagna si concluse, l'uso divenne più promiscuo a seguito delle varie inefficienze. Peraltro la preferenza dei tenenti Aurelio e Cevolani per i loro velivoli (n.7 e n.8, con 13 e 12 missioni rispettivamente) riemerse chiaramente. Il cap. Casini invece cambiò aereo passando dal n.6 al 3, sul quale compì un totale di 20 missioni. Il n.9, pilotato frequentemente dal s.ten Ruffinatto (8 missioni), rimase il preferito dai vari comandanti: lo stesso Casini vi compì quattro missioni, due il colonnello Umberto Nannini e due il generale Gino Sozzani, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dell'Albania.



A sinistra: vista parziale dell'S.79 "252"-5" MM 22015 ove si nota la presenza del disegno di "i due compari".

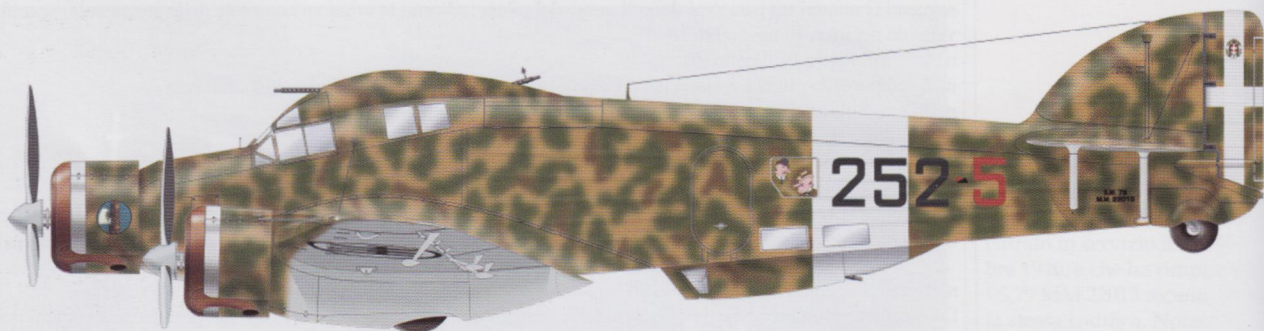
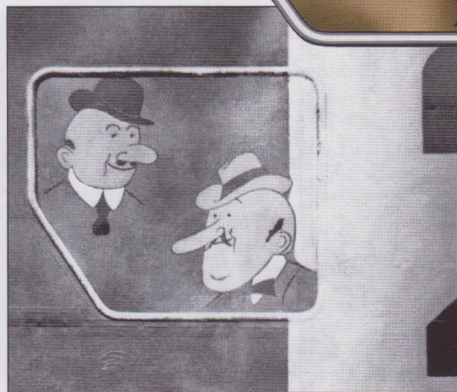
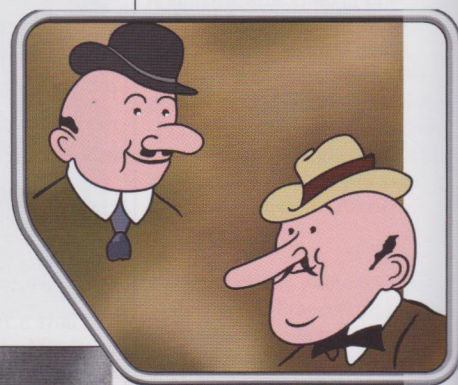
Sotto a destra: un primo piano che mostra "i due compari" Don Aniello e Don Pasquale, presenti sul portello dell'S.79 "252-5". (Archivio Daniele Gatti)

Sotto: riproduzione dello sportello recante "Don Aniello" (a sinistra) e "Don Pasquale". Lo si è voluto rappresentare come appariva dopo l'apposizione della fascia bianca in fusoliera.

In basso: l'immagine fotografica che documenta il disegno relativo (Archivio Fabio Bianchi)

Questo bilancio, tutto sommato positivo, cambiò in peggio l'anno successivo, dopo la trasformazione dello Stormo in aerosilurante. Infatti, dopo una breve campagna a cavallo della fine del 1941, con base a Sciacca, con lo scopo di effettuare ricognizioni strategiche nel Mediterraneo centrale, la 252^a Squadriglia affrontò, a partire dal febbraio 1942, un impegnativo periodo di addestramento per la nuova specialità che comportò anche significative modifiche ai velivoli.

Completato il complesso programma, il 13 giugno il capitano Casini guidò sette S.79 della Squadriglia a Decimomannu per il primo impiego operativo in qualità di aerosiluranti. Il brillante esordio ebbe luogo il giorno successivo, in



Il profilo realizzato per gentile cortesia da Angelo Brioschi, riproducente il velivolo S.79 "252-5", MM 22015, così come appariva dopo l'apposizione della fascia bianca in fusoliera. La mimetica è quella a piccole macchie verdi (prevalenti) e marrone su fondo giallo mimetico che appare tipica per i velivoli di produzione AUSA 3^a commessa. Va precisato che le superfici inferiori erano in alluminio e non grigio, come si potrebbe interpretare. Anche l'ogiva e la parte anteriore delle eliche erano con tendenza al celeste.

occasione della battaglia aeronavale “di mezzo-giugno” ove i piloti misero a segno numerosi siluri sulle navi inglesi, anche se si dovette lamentare la perdita dell’S.79 del tenente Giovanni Giacomello, che venne catturato con tutto l’equipaggio dopo un ammaraggio d’emergenza.

Rientrata a Pisa, la Squadriglia si trasferì, a fine giugno, a Rodi, sistemandosi sull’aeroporto di Gadurra. Qui il capitano Casini, promosso maggiore (dopo l’abbattimento di Buscaglia comanderà il 132° Gruppo), cedette il comando al tenente Enrico Miranda che lo passò in seguito al capitano Saverio Mayer.

Le azioni di contrasto al naviglio inglese comportarono altre perdite: il 27 luglio non rientrarono gli S.79 pilotati dal tenente Egidio de Rosa e dal tenente Guido Bresciani. Un altro aereo venne perso per un ammaraggio di fortuna presso le coste turche il 4 ottobre, ma senza perdite umane: l’equipaggio del tenente Piergiovanni Nannini fu tratto in salvo da un idrovolante di soccorso. Altro ammaraggio dopo combattimento il 22 ottobre, con perdita dell’aereo ma salvezza per il tenente Miranda e i suoi uomini. Non furono così fortunati il tenente Guglielmo Michelotti e il tenente Mario Faggian che non rientrarono il 4 dicembre e furono considerati dispersi.

Nonostante il progressivo logoramento, l’attività del 104° Gruppo (diventato autonomo dal 1° settembre 1942), proseguì da Rodi per tutta la prima metà del 1943, quando poi fu richiamato a Lecce per tentare di opporsi ai convogli anglo-americani diretti alle coste siciliane.

Trasferito infine a Siena, il reparto fu colto dall’armistizio mentre ancora cercava di opporsi allo sbarco degli Alleati a Salerno. A questo punto l’intensa storia della 252ª Squadriglia si poteva considerare definitivamente conclusa.

I distintivi

I primi venti giorni del mese di novembre del 1940 gli S.79 della 252ª Squadriglia BT si trovavano sul campo di Tirana. La campagna di Grecia, che i vertici politico/militari ritenevano di poter concludere velocemente con un trionfale successo, era appena iniziata.

La volontà di dissipare, attraverso un’opera di propaganda ben costruita, i primi dubbi che si stavano addensando sull’immane vittoria, spinse il Ministero della Cultura Popolare a documentare con abbondanza di mezzi l’attività delle nostre forze armate.

In particolare, un esperto cineoperatore dell’Istituto Luce, Vitale Valvassori, fu temporaneamente distaccato presso il 46° Stormo per effettuare riprese in volo e a terra e riportare al Ministero immagini incoraggianti da mostrare nei cinegiornali.

Nel corso della sua permanenza Valvassori notò alcuni curiosi disegni sui portelli laterali di una mezza dozzina di S.79 e dedicò loro un apposito servizio fotografico. Con ogni evidenza le figure rappresentate avevano una matrice comune, che non sfuggiva certamente a chi le scorgeva, stante l’allora capillare diffusione di un bisettimanale satirico romano fondato con grande successo nel 1931: il “Marc’Aurelio”. Ecco una sintetica descrizione dei distintivi illustrati.

Don Aniello e don Pasquale

I dialoghi tra questi “napoletanissimi” borghesi, con le loro gustose gaffes, rappresentavano un presenza costante nel Marc’Aurelio dell’epoca. Le due facce, disegnate da un collaboratore fisso del periodico romano, Raul Verdini, figuravano nell’intestazione della rubrica. Don Aniello è quello con la bombetta.

Giggi sei grande

Il personaggio è certamente “Giggi il bullo”, titolare di una rubrica fissa sul Marc’Aurelio di quegli anni. Inventata da Ettore Petrolini nel 1903 la macchietta di “Giggi er bullo” era entrata nel linguaggio comune per designare uno sbruffone, fannullone e un po’ tracotante. Vincenzo ‘Rovi’ Campanile (fratello di Achille) ne curò per il Marc’Aurelio una versione volutamente enfatica sottolineandone in modo caricaturale le pesanti cadenze romanesche.

Temistocle la vuole così

Temistocle era un ospite fisso del Marc’Aurelio anteguerra. Le vicende di questo rustico e fintamente ingenuo personaggio, formulate in un improbabile italo-veneto, furono poi il



Nella foto sopra appare l'equipaggio che utilizzava prevalentemente il velivolo col "Giggi" in un certo lasso temporale. Documenta, inoltre, la parziale copertura dello stesso con l'apposizione della fascia bianca. (Archivio Fabio Bianchi).

In alto a destra: foto che ritrae in primo piano di "Giggi er bullo". Purtroppo non sappiamo il numero individuale di quale velivolo si riferisse. (Archivio Giorgio Apostolo).

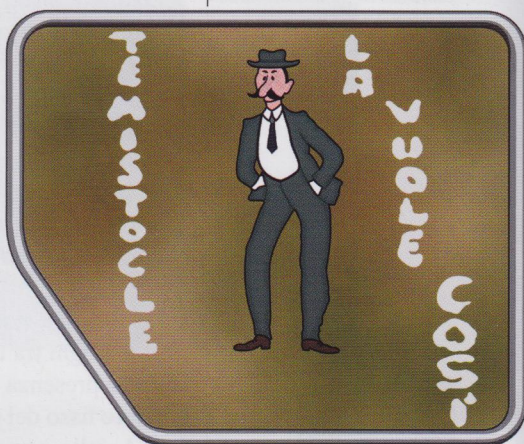
A lato, il disegno che riproduce appunto "Giggi er bullo". I colori sono del tutto ipotetici in quanto sul Marc'Aurelio apparivano soltanto in bianco e nero.



soggetto di un libro di Celso Maria Garatti, pubblicato dall'editore Cappelli di Bologna nel 1941 col titolo "Temistocle la vuole così, il romanzo de la mia vita". Anche in questo caso l'autore dei disegni che illustrano il testo è Raul Verdini.

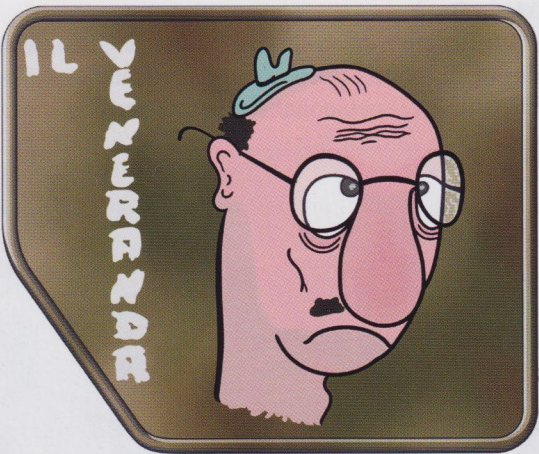
Veneranda

Carletto Manzoni creò per "il Bertoldo" (bisettimanale pubblicato dalla Rizzoli, concorrente milanese del Marc'Aurelio) questo personaggio surreale, il cui umorismo derivava dalle situazioni paradossali create dall'interpretazione letterale delle parole.



Sopra a sinistra: primo piano del portello recante il disegno del "Temistocle". (Archivio Giorgio Apostolo)

A destra: il disegno che riproduce il portello del "Temistocle". I colori in questo caso sono ispirati alla copertina del libro "Temistocle la vuole così" di Celso Maria Garatti.



Sopra a sinistra: primo piano del portello recante "Il Veneranda" presente sull'S.79 "252-4" MM 22014. (Archivio Daniele Gatti)

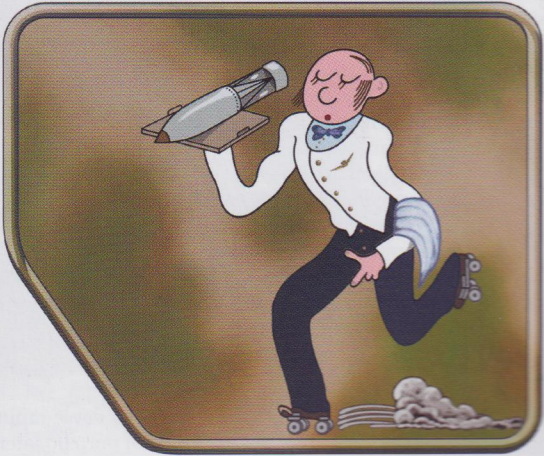
Sopra: disegno del portello recante "Il Veneranda". I colori sono ispirati ad una vignetta a colori e la copertina di un libro

A sinistra: una panoramica del campo di Tirana ove compare l'S.79 "252-4" MM 22014. Il numero individuale è visibile con difficoltà confondendosi col colore di fondo del velivolo. Si è potuto abbinare tale apparecchio con "Il Veneranda" tramite la coincidenza delle macchie mimetiche.

Sotto: un bel primo piano del portello recante il disegno del "Cameriere". (Archivio Daniele Gatti)
Sotto a destra: riproduzione del portello recante il disegno del "Cameriere".

Cameriere sui pattini

Questa figura, l'unica della serie che non faceva parte di una rubrica fissa del "Marc' Aurelio" o del "Bertoldo", ma che probabilmente era apparsa in una vignetta, vuole evidentemente sottolineare la capacità dei nostri aviatori di recapitare ai "clienti", con inappuntabile qualità di servizio, aperitivi piuttosto esplosivi!



Mago Bacù

Inventato e disegnato da Enrico De Seta, questo buffo e dispettoso sciamano etiope era diventato molto popolare, fino a diventare un sinonimo di un personaggio capace di ogni incredibile (e spesso inutile) incantesimo.

Sotto a sinistra: primo piano del "Mago Bacù" presente sull'S.79 "252-6" MM 22167. (Archivio Daniele Gatti)



Qui sopra: il disegno che riproduce il portello recante il "Mago Bacù". I colori dovrebbero essere abbastanza simili all'originale, sebbene non del tutto certi.



Sopra: foto che ritrae in volo gli esemplari "252-6" in primo piano, e "252-8", al centro. Il primo velivolo è quello che reca sul portello dell'arma laterale il "Mago Bacù"; purtroppo i riflessi falsano anche l'esatto andamento della mimetica. (Archivio Fabio Bianchi). Immagini che ritraggono il "252-6" dall'altro lato sono reperibili su "Regia Aeronautica: Balcani e Fronte Orientale" foto 42, od a pag. 554 de "Il Savoia Marchetti S.M. 79 nel secondo conflitto mondiale" di Cesare Gori.



252

Il disegno vuole rappresentare parte della fusoliera dell'S.79 "252-6" illustrandone lo stemma del Mago Bacù sul portello laterale sinistro e lo stile dei codici di Squadriglia.

Appunti sulla colorazione

Il fatto che il diario storico della 252^a Squadriglia per il 1940 riporti, accanto alla MM dei velivoli in carico anche il numero individuale (caso molto raro), ha permesso, tramite il confronto con le varie foto disponibili, alcune interessanti considerazioni.

In particolare, si è potuto dedurre che gli S.79 in carico avevano due distinti schemi mimetici in funzione del lotto produttivo di provenienza.

Quelli della 3^a commessa AUSA (MM 22009-22032) avevano una mimetica a piccole macchie verde (prevalenti) e marrone mimetico su fondo giallo mimetico, mentre quelli della 14^a commessa SIAI (MM 22163-22207) erano mimetizzati a larghe bande tricolori con bordi sfumati.

Pur recando gli stessi colori di base, quelli SIAI risultavano in una tonalità più chiara rispetto i velivoli AUSA. Entrambi, contrariamente a quanto si tende a credere, recavano ancora le superfici inferiori in alluminio opaco (in realtà semiopaco).

Eliche ed ogive, in una disposizione anteguerra dovevano essere in Celeste n° 2, ma a quanto pare nel 1940 alcune ditte, come la SIAI, erano già passate al Grigio Azzurro Chiaro, mentre altre, come ad esempio la FIAT, mantennero il Celeste per diverso tempo.

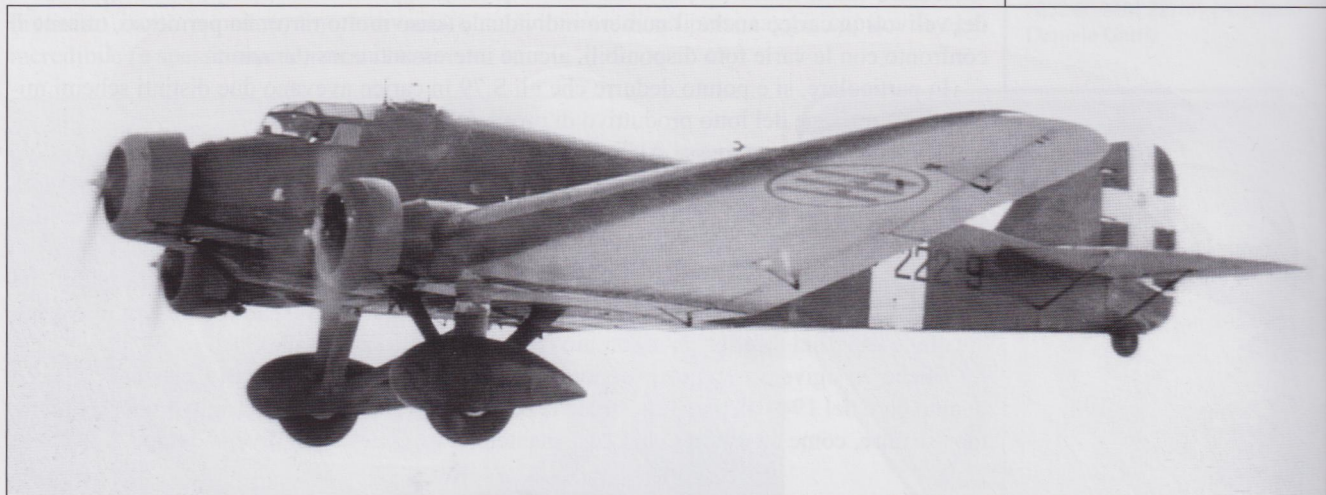
Il velivolo "252-2" sull'aeroporto di Foggia nell'aprile 1941, reduce dalla campagna nei Balcani. Si tratta dell'S.79 MM 22011, che era originariamente il 253-9, ceduto alla 252^a nell'aprile '41 in seguito al grave danneggiamento del 252-2 originale, MM 22010, avvenuto il 10-2-41. Se pur appartenente alla commessa AUSA, è stato evidentemente molto rimaneggiato nella mimetica, anche se probabilmente con colori simili.



Altra immagine che ritrae Vitale Valvassori sul campo di Scutari. Oltre a confermare che la presenza del fotografo presso il 104° Gruppo è durata per almeno un paio di mesi, dimostra come nel dicembre 1940 la fascia bianca, la cui apposizione era cominciata probabilmente il mese antecedente, fosse già in essere. Il velivolo "253-5", probabile MM 22178, mostra la tipica mimetica apposta sugli esemplari appartenenti alla 14^a commessa SIAI.



IL LEONE DELLA 223^a SQUADRIGLIA B.T.



La 223^a Squadriglia B.T. viene costituita, con la 222^a, il 1° novembre 1938 a Marizta (Rodi) formando il 56° Gruppo, di nuova costituzione, che entra a far parte, col già esistente 92° Gruppo, del 39° Stormo. Entrambe le Squadriglie sono equipaggiate con velivoli Savoia Marchetti S.81.

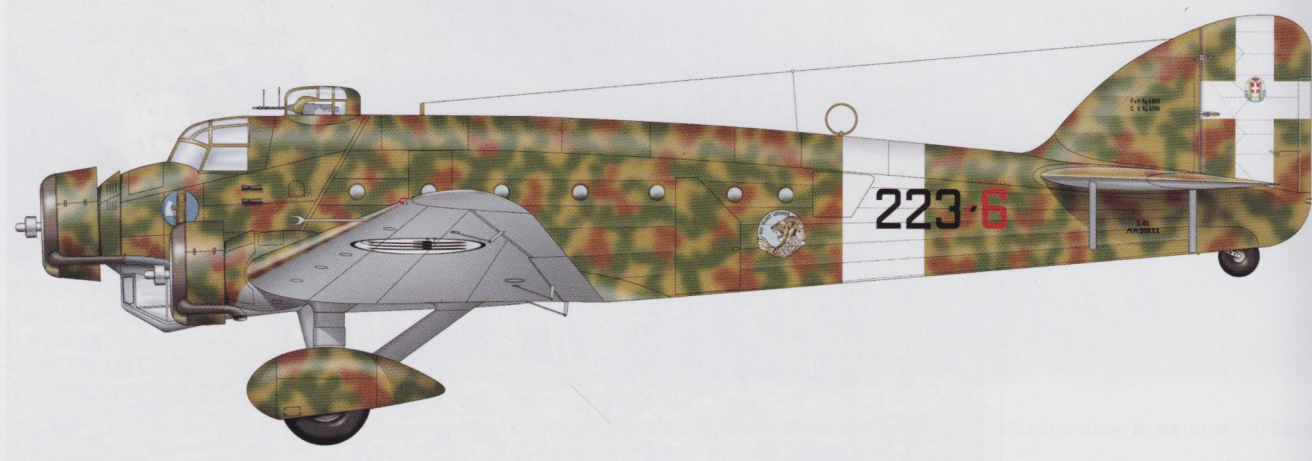
All'entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, la 223^a è basata a Gadurrà con sei S.81, cinque dei quali efficienti. E' comandata dal capitano Nicola Ruggieri, mentre il 56° Gruppo, cui appartiene, è comandato dal maggiore Andrea Festa (poi dal tenente colonnello Raffaele Ascenzi dal 19 dicembre 1940). Il compito principale del 39° Stormo, ai comandi del colonnello Cesare Mari, è il bombardamento diurno dei convogli in navigazione del Mediterraneo Orientale e quello notturno del porto di Alessandria d'Egitto. Le missioni operative in realtà sono piuttosto poche, una decina in tutto. Il 30 aprile 1941 la 223^a Sq. si sposta a Viterbo con il 56° Gruppo che diventa contemporaneamente autonomo.

Il 1° agosto 1941 il 56° Gruppo, con la dipendente 223^a Sq., passa alla specialità trasporto, sempre su S.81, e dal novembre 1941 va alle dipendenze dal 18° Stormo che opera già come trasporto, pur mantenendo ancora ufficialmente la dizione B.T. La trasformazione ufficiale del 18° Stormo in reparto Trasporto è nel gennaio 1942. Nel marzo 1942 la 223^a dispone ancora di S.81 che mantiene probabilmente fin verso la fine dello stesso anno. Nel 1943, il 56° Gruppo risulta operare con aerei da trasporto di vario tipo come S.82, S.83, S.75, e sembrerebbe non disporre più di S.81.

Lo stemma della 223^a, costituito dalla magnifica testa di leone che vi appare, potrebbe essere ispirato dal suo comandante, Nicola Ruggieri (forse l'ufficiale ritratto nella foto), che aveva frequentato il corso Leone all'Accademia. La foto che lo riproduce, reca una dedica all'aviere scelto fotografo Gustavo Mocarelli che probabilmente ne è anche l'autore. Il velivolo

Ritratto in volo operativo l'S.81 "222-9", in carico alla squadriglia "gemella" della 223^a che quasi certamente, per ragione di uniformità, disponeva della stessa versione del velivolo. La presenza della fascia bianca in fusoliera, ma non i cofani motore in giallo, rimanda al periodo che intercorre all'incirca fra l'ultimo bimestre del 1940 ed il primo del 1941. (Archivio Fabio Bianchi)

Profilo che riproduce, sulla base degli elementi disponibili, il probabile aspetto di un S.81 in forza alla 223^a Squadriglia nel periodo fra la fine del 1940 e i primi del 1941. (Profilo di Richard J. Caruana)



In questa foto appare in tutta la sua bellezza la magnifica testa di leone, insegna della 223^a Squadriglia B.T., forse ispirata al corso Leone dal quale proveniva il comandante, capitano Nicola Ruggieri che è con molta probabilità il pilota ritratto. La foto, in originale, reca una dedica all'aviere scelto fotografo Gustavo Mocarelli che ne è probabilmente l'autore. (Archivio Roberto Gentili)



ritratto è un S.81 e reca la fascia bianca in fusoliera, mentre sul distintivo appare chiara la dicitura B.T., quindi il periodo dovrebbe riferirsi fra la fine del 1940 e la prima parte del 1941. Quanto agli S.81, sappiamo come ve ne fossero con diversi allestimenti e motorizzazioni, e non disponendo attualmente di altre immagini di esemplari in forza alla 223^a, non ne possiamo indicare con sicurezza il tipo a disposizione. Fortunatamente disponiamo di una immagine che ritrae un velivolo appartenente alla 222^a Sq., quindi è molto probabile che la 223^a Squadriglia ne rispecchiasse sia il tipo di velivolo, sia lo stile dei codici.



Riproduzione dello stemma alla foto precedente.

151° GRUPPO C.T. - I PRIMI DISTINTIVI



Il sergente Amilcare Fantazzini a fianco del CR.42 da lui utilizzato e recante molto probabilmente il numero individuale 12. Proveniente della 367ª Squadriglia è stato preso in forza alla 368ª il 1° giugno 1941. (Archivio Enrico Leproni)

Nel corso della loro storia, alcuni reparti hanno gelosamente conservato il proprio emblema trasformandolo in una sorta di bandiera. Così, ad esempio, il 1°, il 4° e il 51° Stormo, per i quali l'Arciere, il Cavallino rampante e il Gatto nero sono diventati dei simboli inconfondibili, sopravvissuti agli eventi bellici. Altre unità invece hanno cambiato insegne più volte, in funzione delle circostanze.

Tra queste il 151° Gruppo, del quale descriveremo le poco note insegne del periodo contraddistinto dall'impiego del CR.42.

Nel quadro del rafforzamento in corso della Regia Aeronautica, il 15 maggio 1936 venne costituito, sull'Aeroporto di Ghedi, il 53° Stormo Caccia Terrestre, formato dai Gruppi 150° e 151°. Quest'ultimo era basato sulle Squadriglie 366ª, 367ª e 368ª. Gli aerei in dotazione, inizialmente di tipo misto, si uniformarono rapidamente sul caccia standard dell'epoca, il Fiat CR.32.

Nel 1939 il 53° Stormo - primo tra tutti i reparti da caccia - ricevette sul campo di Caselle Torinese l'allora nuovissimo CR.42.

Quando l'Italia entrò in guerra, il 151° Gruppo, comandato dal maggiore pilota Carlo Calosso, si schierò, secondo il piano di radunata, sul campo di Casabianca, partecipando alla breve campagna di Francia con compiti di vigilanza sul confine occidentale. L'unica azione



Sopra a sinistra: primo piano del distintivo costituito da un "arco di donna", insegna adottata dal 151° Gruppo C.T. nel primo semestre 1941. Notare il foro di un proiettile di piccolo calibro in basso a destra. Si tratta di una vista ravvicinata del FIAT CR.42 del sergente Amilcare Fantazzini. (Archivio Enrico Leproni)



Sopra al centro: riproduzione dello stemma come da foto precedente.

Sopra a destra: il distintivo "arco di donna" del 151° Gruppo C.T. nella versione da tuta. (Collezione Enrico Leproni)



offensiva degna di nota fu il mitragliamento del campo di Hyères del 19 giugno. Rientrato a Caselle, si dedicò all'addestramento dei piloti, che comprendeva anche l'impiego sperimentale del CR.42 come caccia notturno, con due sezioni distaccate a Bresso e a Cameri. Non sono note, relativamente a questo periodo, particolari insegne di reparto.

Il 6 settembre il 151° Gruppo, che operava come reparto autonomo, iniziò il trasferimento a tappe per l'Africa settentrionale, schierandosi infine a El Adem, presso Tobruk, in sostituzione del 10° Gruppo. I combattimenti nell'area furono frequenti, con vittorie e perdite da ambo le parti.

L'11 dicembre 1940 nove CR.42, di scorta a Ba.65 del 12° Gruppo Assalto, si scontrarono con una pattuglia di Hurricane dello Squadron 33 nella zona di Buq Buq. Al termine del combattimento, al tenente Furio Lauri della 368ª Squadriglia e al tenente Amedeo Guidi della 366ª, entrambi assistiti da altri piloti del Gruppo, venne attribuito l'abbattimento di due Hurricane, ma si dovette registrare una dolorosa perdita: il sergente Eugenio Cicognani della 366ª Squadriglia, fanalino di coda della formazione, venne abbattuto.

Il giovane pilota, gravemente ferito al braccio destro, si lanciò col paracadute e venne portato all'ospedale militare di Bardia, dove il braccio gli venne amputato all'altezza della spalla. A Cicognani, che mostrò un comportamento eroico, venne conferita la medaglia d'argento al valor militare.

Da questo episodio trasse ispirazione il distintivo che venne apposto sulla deriva dei CR.42: un braccio troncato che impugna un arco teso, a forma di donna, con una freccia incoccata. Le documentazioni fotografiche fin qui rintracciate mostrano solo velivoli della 368ª Squadriglia



Il sergente Amilcare Fantazzini, aiutato da uno specialista, si appresta a salire a bordo del FIAT CR.42 "368-12". Purtroppo la M.M. non è leggibile, ma sulla base dei dati disponibili, con le dovute cautele è possibile si tratti della M.M. 5693 (Archivio Enrico Leproni)



Il sergente maggiore Francesco Bozzi, ritratto accanto al FIAT CR.42 "368-3", M.M. 5622, è entrato nell'organico della 368ª Squadriglia il 12 marzo 1941. Questo CR.42 risultava uno dei soli tre ancora bellicamente efficienti a fine giugno 1941 fra quelli in carico alla 368ª Squadriglia. (Archivio Enrico Leproni)



Profilo del FIAT CR.42 "368-3" M.M. 5622 del sergente maggiore Francesco Bozzi nel secondo semestre del 1941 quando era di base a Sorman. (Profilo di Richard J. Caruana)



Sopra: due foto che rappresentano un piccolo mistero, in questo caso, almeno a livello cartaceo. Infatti, l'insegna dell'arco di donna, seppur con l'aggiunta di un serto d'alloro, figura come distintivo adottato anche dalla 376ª Squadriglia C.T. che non faceva parte del 151° Gruppo. La 376ª Squadriglia Autonoma venne istituita a Caselle (TO) nell'aprile '41 su CR.42 e fu subito spostata in Libia; nel maggio-giugno del '41 fu basata a Sorman ove stazionava anche la 368ª e le due squadriglie operarono spesso di conserva in missioni di protezione del porto di Tripoli. (Archivio Roberto Gentili)

Il distintivo metallico della Specialità Caccia era un arco teso con freccia, ed è stato probabilmente l'ispiratore dell'arco di donna del 151° Gruppo C.T.



protagonista della popolare fiaba, con due bombe "sottobraccio" e due pistole nelle zampe anteriori.

Questo distintivo, che appare a pag. 86 del primo volume dedicato all'Araldica della Regia Aeronautica ed è descritto come appartenente a un reparto non identificato, è stato invece identificato come emblema del 151° Gruppo grazie al reperimento della foto di un rottame, che mostra, oltre al distintivo in questione, anche la Matricola Militare 7631 del CR.42 su cui era apposto. Questo velivolo faceva infatti parte del lotto assegnato alla 368ª Squadriglia del capitano Giuseppe Zuffi nel settembre 1941.

Non si può escludere che questo emblema caratterizzasse la sola 368ª Squadriglia ma l'ipotesi più probabile, visto che il cambiamento di specialità coinvolgeva l'intero Gruppo, rimane quella di appartenenza al reparto del maggiore Giachino.

La scarsità di immagini relative a questa insegna si spiega con la brevità dell'impiego del 151° Gruppo come caccia-bombardiere. Infatti, ai primi di novembre al Reparto venne annunciato l'improvviso trasferimento in Sardegna, per contrastare l'annunciato passaggio di un grosso convoglio navale nemico. Una volta giunti a Monserrato, dopo un laborioso volo a tappe, ai trentasei CR.42 venne notificato un altro inatteso cambiamento di destinazione: il 151° doveva tornare in Marmarica per opporsi all'offensiva britannica denominata operazione Crusader.

Giunti in Libia il 22 novembre, i piloti del reparto operarono intensamente fino alla notte dal 21 al 22 dicembre, quando la base di Agedabia venne attaccata dalla pattuglia dello Special Air

Service guidata dal Lieutenant Bill Fraser. Tra i molti apparecchi distrutti dai sabotatori inglesi (ventiquattro secondo le relazioni italiane, più tre danneggiati) vi furono nove CR.42 del 151° Gruppo. Tra questi, quasi certamente, il velivolo con la MM 7631, il cui codice individuale era, sempre col beneficio del dubbio, "10".

Nel febbraio del 1941 il reparto, duramente provato, arretrò fino a Sorman e si dedicò, per circa sei mesi, alla protezione del porto di Tripoli. Nel frattempo, il comando di Gruppo passò, il 25 aprile, al maggiore Antonio Giachino.

A fine luglio il 151° Gruppo venne rimpatriato. Nella nuova sede di Treviso ricevette, nel mese di settembre, una nuova dotazione di CR.42, questa volta dotati di travetti alari per bombe da 50 kg, allo scopo di essere impiegati come caccia bombardieri.

Fu, molto probabilmente in questa circostanza, che, in concomitanza con il cambiamento d'impiego, fu mutato anche il distintivo: al rombo con l'arco, che ricordava la specialità della caccia, venne sostituito un cerchio col "gatto con gli stivali", protagonista della popolare fiaba, con due bombe "sottobraccio" e due pistole nelle zampe anteriori.

Un pilota italiano, sebbene indossante un caschetto volo tedesco, in atteggiamento cameratesco con un tecnico della Luftwaffe seduto comodamente sul piano di coda di un CR.42 recante sulla deriva il "gatto con gli stivali" che ora sappiamo essere stato, per un certo periodo, l'insegna della 368ª Squadriglia e forse anche dell'intero 151° Gruppo C.T. (Foto ECPA)



Service guidata dal Lieutenant Bill Fraser. Tra i molti apparecchi distrutti dai sabotatori inglesi (ventiquattro secondo le relazioni italiane, più tre danneggiati) vi furono nove CR.42 del 151° Gruppo. Tra questi, quasi certamente, il velivolo con la MM 7631, il cui codice individuale era, sempre col beneficio del dubbio, "10".

L'attività del Reparto durante la seconda campagna africana durò quindi solo un mese. Gli altri CR.42 della squadriglia si persero nel corso della ritirata verso ovest, mentre gli ultimi furono consegnati al Magazzino di Sorman. Il personale rientrò in Italia su due S.82 il 29 dicembre 1941.

Nel corso dell'anno successivo arrivarono al 151° Gruppo i G.50 e, con la ricostituzione del 53° Stormo, cambierà anche, ancora una volta, il distintivo: a imitazione dell'altro Gruppo dello Stormo, il 153°, che aveva come insegna dell'Asso di Bastoni, verrà adottato l'Asso di Spade.



Per completare il discorso sui distintivi del 151° Gruppo nel periodo del CR.42, è opportuno ricordare che la 366ª Squadriglia, ebbe un interessante emblema, il “Topolino cacciatore di stelle”, forse mai riportato sui velivoli ma inalberato sulla tenda comando in Libia e stampato sulla carta da lettere. Il distintivo fa parte di quelli che un comandante, evidentemente particolarmente affezionato, portava con sé nel corso dei vari trasferimenti della propria carriera militare. Ne esistono alcuni esempi significativi: il “draghetto” dei Breda 65 della guerra di Spagna che il comandante Duilio Fanali trasferì dapprima sui CR.32 della 160ª Squadriglia e quindi sul suo C.202 del 155° Gruppo, nonché sul successivo C.205. Anche Ferruccio Vosilla conservò, per suo 18° Gruppo, il “Fascio con le Frecce” della Squadriglia Mitragliamento della guerra di Spagna per trasferirlo poi sui CR.42 del 50° Stormo Assalto.

Nel caso della 366ª Squadriglia, il comandante in questione era il Tenente Colonnello Raffello Colacicchi che comandò il 151° Gruppo dal dicembre 1940 all’aprile 1941 e aveva comandato in Africa Orientale la 106ª Squadriglia, i cui CR.20 portavano proprio il simpatico distintivo del “Topolino cacciatore di stelle”.

In alto a sinistra: il relitto del FIAT CR.42 M.M. 7631 distrutto sul campo di Agedabia nella notte fra il 21 e 22 dicembre dalla pattuglia dello Special Air Service guidata dal Lieutenant Bill Fraser. Molto probabilmente recava i codici “368-10”. (Archivio Stefaan Bouver via G.Bussi)

Sopra: riproduzione dello stemma sulla base della foto precedente.



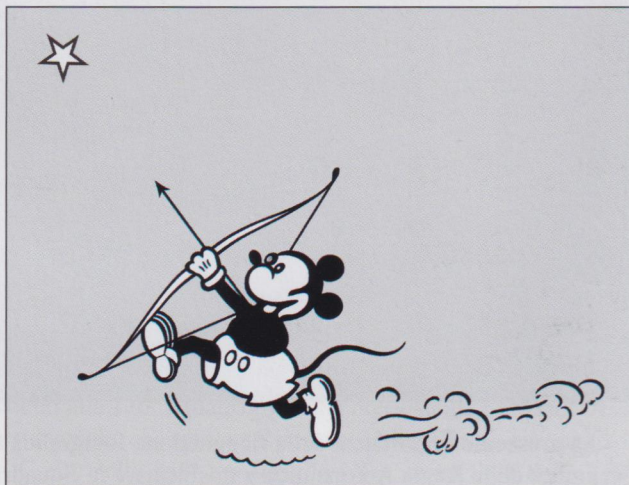
Ricostruzione del probabile aspetto del FIAT CR.42 “368-10” M.M. 7631, operante fra la fine di novembre e parte del dicembre 1941 sul campo di Bengasi K.2. Si trattava di una macchina praticamente nuova essendo stata ritirata a Caselle (TO) il 22 settembre 1941 dal ten. Filippo Dasara. Considerata la specialità, era dotata anche di travetti alari. (Profilo di Richard J. Caruana)

Un'altra curiosità, riferibile ai vari stemmi di origine disneyana comparsi su velivoli della Regia Aeronautica nel corso della seconda guerra mondiale, riguarda la speciale eccezione riservata alle opere di Walt Disney "per il loro alto livello artistico e culturale" quando, nel 1938, il Ministero della Cultura Popolare mise al bando tutta la letteratura straniera per ragazzi. Fu infatti lo stesso Mussolini che, a margine della lista delle pubblicazioni da vietare, appose di suo pugno l'annotazione: "*escluso Topolino*". Ciò salvò, oltre al divertimento di molti appassionati, anche il distintivo della 366ª Squadriglia, l'Ezechiele lupo della 159ª Squadriglia, il Gambadilegno della 3ª Squadriglia, i vari Paperini della 1ª Squadriglia, il Topolino della 167ª Squadriglia, il Topolino sulla luna del 9° Stormo, ecc. ecc.



Sopra: la tenda comando della 366ª Squadriglia a Amseat. Davanti a essa è ben visibile l'insegna del "Topolino cacciatore di stelle" in forma molto simile a quella apposta sui FIAT CR.20 appartenenti alla 106ª Squadriglia, comandata durante la guerra di Etiopia dal capitano Raffello Colacicchi e da lui trasferita alla 366ª quando guidava, col grado di Tenente Colonnello, il 151° Gruppo (dicembre 1940-aprile 1941). (Archivio Ludovico Slongo)

Sopra a destra: disegno del "Topolino cacciatore di stelle" tratto da un biglietto cartaceo della 366ª Squadriglia fornito da Giorgio Catellani.



A lato: il FIAT CR.32 "366-4" mostra uno stile dei codici quasi immutato anche in tempi successivi, come sui FIAT G.50 del 151° Gruppo, 53° Stormo..

LA 176^a SQUADRIGLIA RICOGNIZIONE STRATEGICA TERRESTRE



La crescente importanza della ricognizione fotografica a lungo raggio convinse lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica a trasformare in Squadriglia autonoma, a far data dal 1° luglio 1941, la Sezione RST costituita il 15 aprile 1941 alle dirette dipendenze dello stesso Stato Maggiore.

La sede della Squadriglia era Ciampino Sud e la dotazione iniziale di velivoli, ereditati dall'unità precedente, era di quattro Cant.Z.1007bis e un S.79. Gli undici piloti, l'osservatore (un capitano del R.Esercito), i ventiquattro specialisti e gli avieri di governo furono posti agli ordini del capitano pilota Gastone Valentini, proveniente dal Centro Sperimentale di Guidonia dopo un'esperienza alla Ricognizione Marittima.

Le missioni della 176^a, i cui Cant.Z.1007bis erano, al momento della costituzione, distaccati a Palermo Boccadifalco, erano prevalentemente ricognizioni su Malta per riportare fotografie delle sue basi aeronavali.

A ottobre il numero dei ricognitori crebbe fino ad un massimo di undici unità, grazie alla consegna di Cant.Z.1007 bis nuovi di fabbrica. Questi, prima di essere immessi in reparto,

Il Cant Z.1007bis MM 23340 sul campo di Palermo-Boccadifalco. Le foto sono state riprese nel primo periodo operativo quando il velivolo era in carico alla Sezione RST. Non vi sono contrassegni di riconoscimento salvo i dati matricolari sulla deriva ed il distintivo del Mago Bacù. La qualità della vista laterale è piuttosto scarsa, ma sufficiente a documentare che le cofanature dei motori erano totalmente in Giallo e che l'aereo, sulla base dell'andamento delle macchie mimetiche, è lo stesso delle foto successive. (Archivio Fabio Bianchi)





Due immagini dell'equipaggio del Cant Z.1007bis MM 23340 in un momento di riposo e all'atto di indossare l'equipaggiamento per il volo. Nella prima foto è ben visibile, oltre al distintivo, anche l'oblò di una fotocamera. Nella seconda è interessante notare i salvagente simili ai Mae West americani (ideati per la verità da un californiano di origine italiana: Andrew Toti). I salvagente Sicursalva sono gialli con una corona di catari-frangenti attorno il collo: i primi due anteriori in colore rosso e gli altri bianchi. (Archivio Fabio Bianchi)



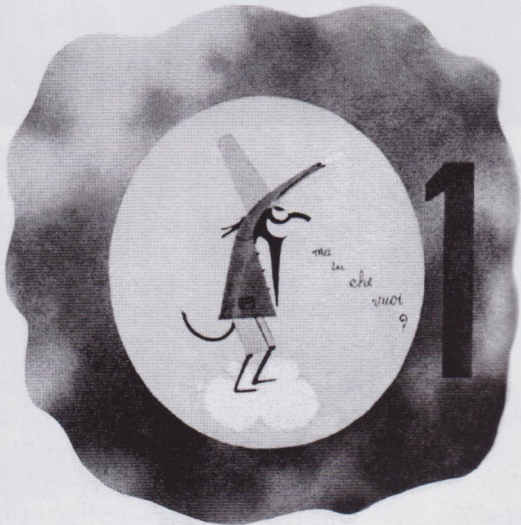
sostavano per qualche giorno a Guidonia dove veniva installato l'equipaggiamento fotografico. Il 19 novembre 1941 l'unità si trasferì in Libia, a Derna, per operare su quel fronte. Rimase in Africa settentrionale fino all'aprile 1942, spostandosi su varie basi seguendo i movimenti del fronte, con un'efficienza progressivamente ridotta per le perdite subite in azione e l'usura dei velivoli. Il comando era intanto passato da Valentini, promosso maggiore, al Capitano pilota Remo Maccagnani.

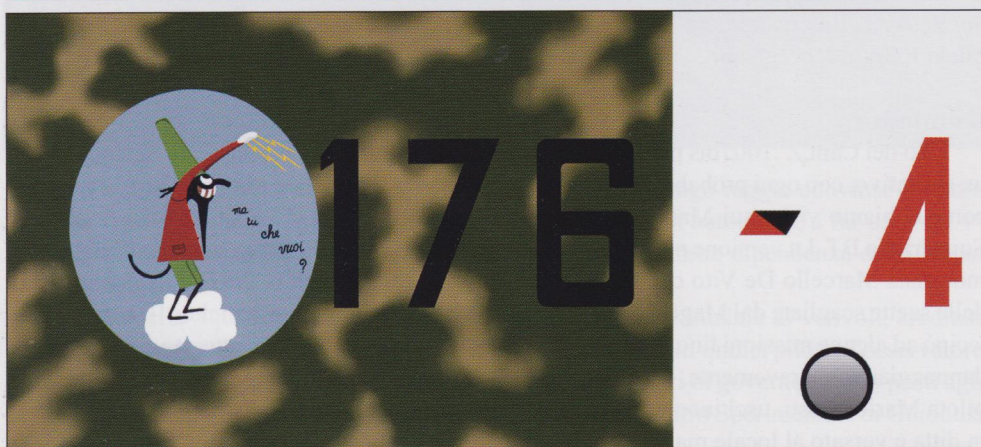
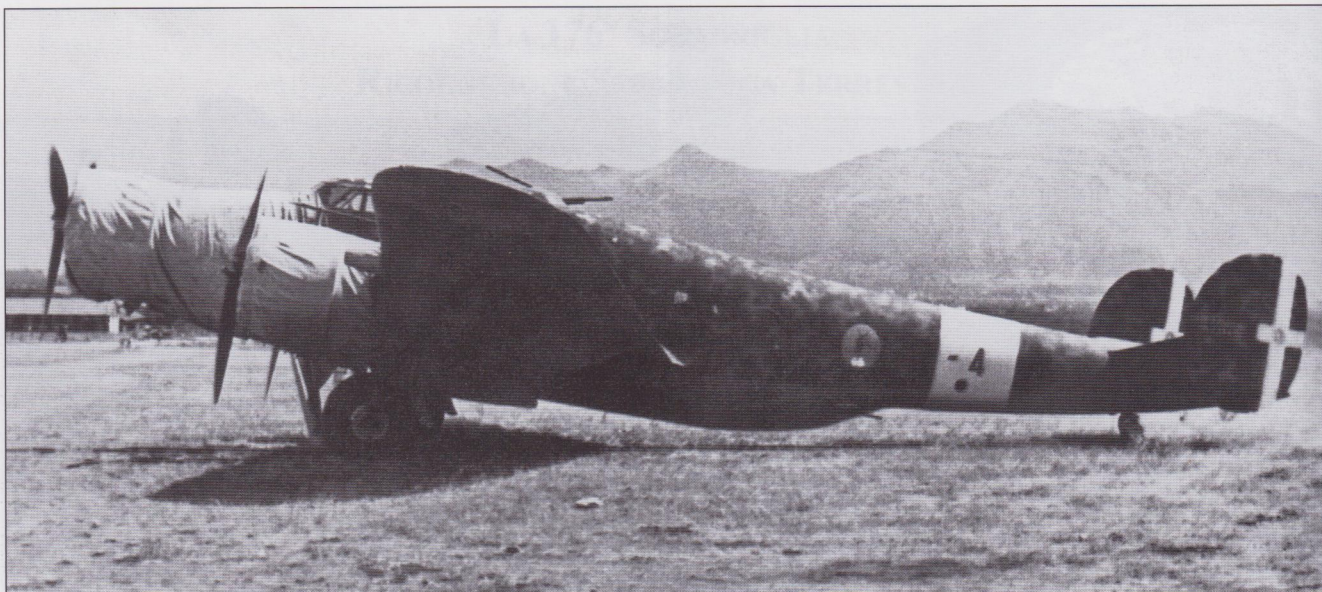
Il distintivo

Uno dei Cant.Z.1007bis pervenuti alla 176^a Squadriglia dalla preesistente Sezione aveva un distintivo, con ogni probabilità personale, che ritraeva il popolare Mago Bacù, già apparso, come abbiamo visto, sui Macchi C.200 della 356^a Squadriglia CT e su un S.79 della 252^a Squadriglia BT. La versione presente sul Cant.Z.1007bis MM 23340 era stata ideata dal av.sc. motorista Marcello De Vito che ne precisò i colori (vedi Aerofan n. 2/82) e la caratteristica delle saette scagliate dal Mago in direzione degli oblò macchine fotografiche. Il velivolo partecipò ad alcune missioni fino al 1° settembre 1941, quando imbarbò in atterraggio a Palermo, danneggiandosi gravemente. L'equipaggio, ai comandi in questa occasione del sottotenente pilota Mario Giusti, uscì incolume dall'incidente, mentre l'aereo venne dichiarato riparabile in ditta e versato al locale magazzino. Non risulta che abbia mai ripreso servizio.

Ancor prima dell'articolo su Aerofan, una riproduzione a colori di questo distintivo era apparsa sul libro "Araldica del Cielo" di Franco Pagliano, Rizzoli Editore, 1978, a pag. 21. Lo stemma appariva chiaramente tratto dalla foto pubblicata su L'Ala d'Italia n° 15, Agosto 1942, riprodotta qui sotto a destra, ove il personaggio appare nell'atto di pronunciare la frase: "ma tu che vuoi?". Tuttavia, tutte le foto che conosciamo, compresa quella che documenta l'imbardata che ha posto fine alla carriera operativa del velivolo, mostrano il Mago con un'e-

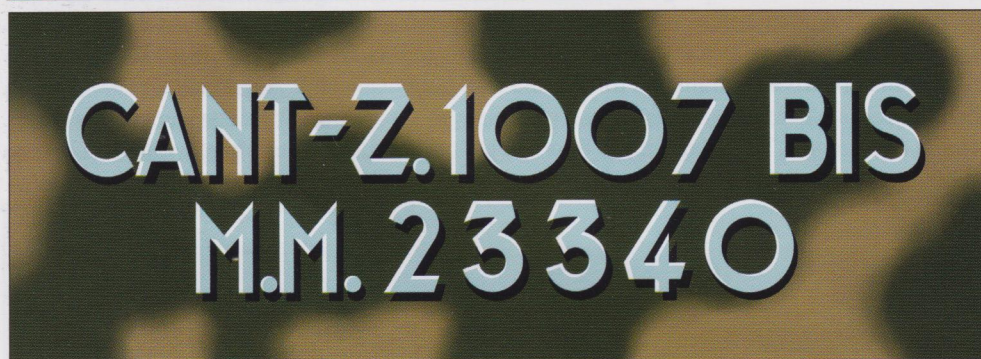
A lato, a sinistra: vista ravvicinata dello stemma del Mago Bacù, come appariva sul Cant Z.1007bis in oggetto. (Archivio Fabio Bianchi)
A lato, a destra: la riproduzione dello stemma come appariva su "L'Ala d'Italia" n° 15, agosto 1942. Dall'andamento della mimetica si evince chiaramente che si tratta sempre dello stesso velivolo, ma in questo caso la foto appare ritoccata per far apparire il personaggio nell'atto di pronunciare la frase riportata. Il vantaggio dell'immagine in questione, ottenuta su pellicola pancromatica, è quello di far risaltare alcuni dettagli che scompaiono nell'ortocromatica precedente. (Via Riccardo Trotta)





Sopra: interessante foto che documenta come il Cant Z.1007bis MM 23340, quando è entrato a far parte della 176ª Squadriglia abbia ricevuto i codici "176-4". L'immagine non consente di vedere se all'epoca fossero già state modificate le zone motori verniciate in Giallo. (Archivio Fabio Bianchi)

A lato: il disegno che riproduce lo stemma nel periodo in cui era abbinato ai codici della 176ª Squadriglia.



A lato: riproduzione dei dati matricolari presenti sulla deriva del velivolo "176-4"

spressione un po' diversa: la dentatura infatti è atteggiata in un sorriso malefico. È chiaro quindi che la foto de L'Ala d'Italia è stata lievemente ritoccata; peraltro questa immagine, realizzata, a differenza delle altre, con pellicola pancromatica, risulta tuttavia particolarmente utile per distinguere chiaramente alcuni dettagli, come la tasca della giubba rossa; nel caso di emulsione ortocromatica, che non è sensibile al rosso, tali particolari ovviamente scompaiono.

Colorazione

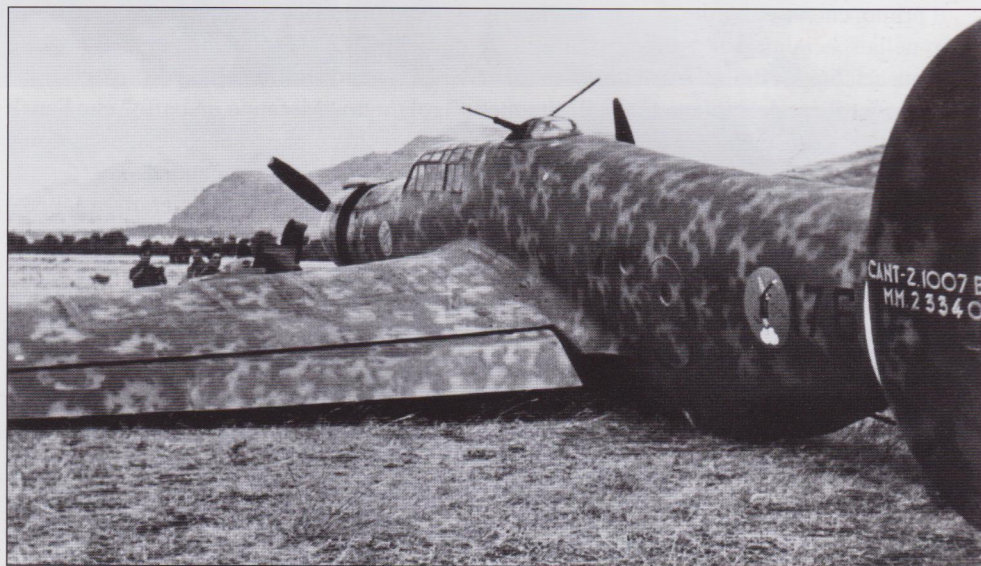
Dall'esame delle foto a colori disponibili pare che i Cant.Z.1007bis avessero mimetiche sia a due sia a tre colori; nel caso del velivolo in questione sembrerebbero esserci due soli colori, ovvero il Giallo Mimetico ed il Verde Mimetico. Un particolare curioso riguarda invece le cofanature dei motori che inizialmente apparivano totalmente in Giallo (vedi foto in apertura articolo), flabelli compresi, mentre nella foto che documenta la fine della carriera

Vista anteriore del 1007 bis MM.23340 dopo l'imbardata sul campo di Palermo-Boccadifalco, avvenuta il 1° settembre 1941. In questo caso si possono osservare le cofanature dei motori con la fascia gialla ridotta ai regolamentari 60 cm. (Foto G. Garelli via G. Apostolo)

Al centro: vista posteriore del velivolo ripreso nella stessa occasione. Notare come il Mago Bacù, anche in questa occasione mostri la presenza della dentatura. (Foto G. Garelli via G. Apostolo)

Sotto: due foto, che non si riferiscono al Cant Z 1007 "Mago Bacù", ma a un velivolo che faceva parte della stessa unità, e precisamente il 1007 bis MM 23309. Si può notare l'oblò di una macchina fotografica in corrispondenza della fascia bianca in fusoliera, mentre la mimetica sui timoni mostra evidenti segni di ritocchi o riverniciature. In questo caso soltanto il capo equipaggio indossa il salvagente tipo "Mae West" (Sicursalva gonfiabile "a fiato"), mentre gli altri componenti hanno il vecchio tipo a "salsicciotti" di color grigio azzurro. (Archivio Giorgio Apostolo)

operativa del velivolo (foto qui sotto), i cofani motore appaiono con una fascia gialla nei "regolamentari" 60 cm a partire dal bordo anteriore. Non siamo in grado di stabilire quando avvenne tale modifica, ma in caso di riproduzione modellistica e nella realizzazione di profili bisognerà tenerne conto. Altra differenza sta nel fatto che all'inizio carriera il velivolo recava, quali segni distintivi, soltanto lo stemma del Mago Bacù ed i dati matricolari sulle derivate, mentre una volta transitato in forza alla 176^a Squadriglia, ricevette la numerazione "176-4", come si nota nelle foto qui sotto.



L'ANGELO DELLA 160^a SQUADRIGLIA C.T.

Lo schieramento dei FIAT G.50 bis appartenenti alla 160^a Squadriglia, in procinto di partire per l'Africa Settentrionale nell'agosto 1941. Il secondo velivolo è il 160-1, l'unico di produzione CMASA; tutti gli altri dovrebbero essere Aeritalia. Il terzo velivolo è codificato 160-11; il quarto sembra 160-5, mentre il quinto è il 160-2. (Archivio Giorgio Apostolo)

La storia bellica della 160^a Squadriglia, appartenente al 12° Gruppo, è chiaramente suddivisa in due distinti capitoli.

Il primo, che va dall'entrata in guerra dell'Italia al gennaio 1941, è caratterizzato dall'impiego nella specialità dell'assalto e dall'utilizzo del Fiat CR.32. Il comandante dell'epoca è un pilota celebre, destinato a una brillante carriera, il capitano Duilio Fanali. Il distintivo che adorna le fusoliere del biplano Fiat è il "draghetto" col motto "Mi fanno un baffo" che Fanali aveva portato con sé dall'esperienza della Guerra di Spagna e che lo accompagnerà, come insegna personale, per la successiva carriera operativa nella Regia Aeronautica.

Nel giugno 1940 il 12° Gruppo è inquadrato nel 50° Stormo Assalto, schierato in Libia, e la 160^a Squadriglia, dopo un brevissimo tentativo, andato subito a vuoto, di utilizzare come velivolo da attacco al suolo il Caproni Ca.310, riceve dal 2° Stormo i CR.32.

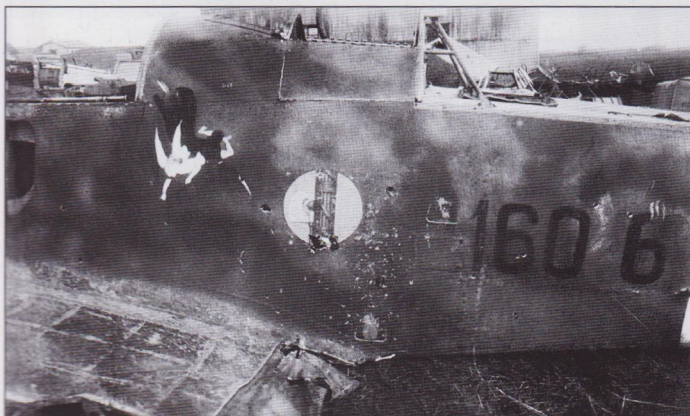
L'altra squadriglia del Gruppo, la 159^a, è invece dotata di Breda Ba.65. L'impiego prevalente, in quel periodo, è quello di appoggio alle truppe di terra, con mitragliamenti e spezzonamenti delle installazioni nemiche e dei concentramenti dei mezzi motorizzati.

Dopo il rimpatrio in Italia, nel febbraio 1941, inizia il secondo capitolo, caratterizzato innanzitutto dal cambio di specialità: il 12° Gruppo, composto dalle Squadriglie 159^a e 160^a, è spostato a Pisa, diventa autonomo e passa alla caccia terrestre, ricevendo in dotazione i Fiat G.50.

Per raggiungere la composizione standard dei gruppi da caccia, alle due precedenti viene aggiunta la ricostituita 165^a Squadriglia. Dopo sei lunghi mesi di familiarizzazione con i nuovi velivoli, nell'agosto 1941 il 12° Gruppo torna in Africa settentrionale.

Qui sotto a sinistra: sul velivolo 160-6 lo stemma dell'Angelo è apposto soltanto sul lato sinistro e senza lo sfondo azzurro presente in altri casi. Si tratta del FIAT G.50 bis M.M. 6034 andato fuori uso per incidente di volo il 14/2/1942, e poi utilizzato come bersaglio per valutare gli effetti di proiettili di armi di vario calibro. (USSMA via Michele Palermo)

A destra: il disegno dello stemma sulla base della foto a fianco. Quale riferimento dimensionale si ricorda che il Foglio d'Ordini n. 6 del 25 febbraio 1927, stabiliva il diametro del fascio per i velivoli da Caccia in cm 35.

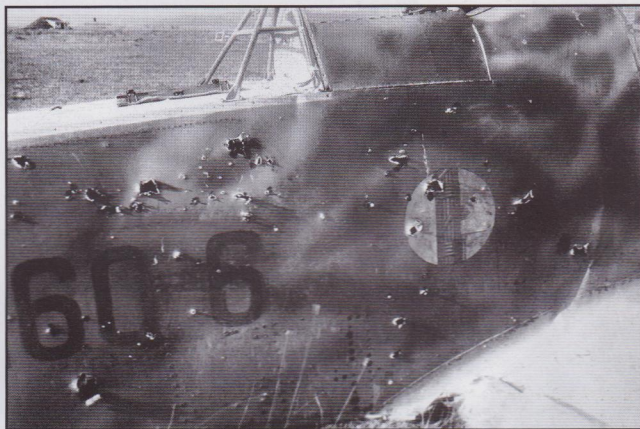


Fanali, nel frattempo promosso maggiore, è sostituito al comando della 160ª Squadriglia dal capitano Vincenzo Sant'Andrea. Sotto la guida di quest'ultimo, l'unità non è schierata in prima linea, ma costantemente impiegata nella difesa del porto di Tripoli e nella scorta ai convogli che vi fanno capo. È un impegno oneroso e ripetitivo, che concede scarse occasioni di misurarsi col nemico ma che comporta lunghe missioni quotidiane con conseguente grande usura dei mezzi e degli uomini.

È di questo periodo l'utilizzo del nuovo distintivo che rappresenta un angelo dal nero mantello che, con una minacciosa falce in mano, protegge dall'alto le navi senza nascondere le sue bellicose intenzioni.

L'efficienza bellica della 160ª Squadriglia cala vistosamente e in certi periodi si riduce a un paio di G.50 in grado di volare. Subentrano a questo punto (siamo già nella primavera del 1942) alcuni Macchi C.200 che gradualmente sostituiranno i G.50. Nell'agosto del 1942 il 12° Gruppo rientra in Italia, concludendo il suo ciclo africano e abbandonando in Libia gli ultimi G.50 con "l'angelo".

Sotto: in queste due foto si distingue bene lo stile dei codici adottato sui FIAT G.50 bis della 160ª Squadriglia. In questo caso il 160-6 il cui disegno è riproposto a pag. 124. (USSMA via Michele Palermo)



A fianco: sebbene questa foto mostri parte del FIAT G.50 bis "160-6" ridotto ormai ad un relitto, la vista ravvicinata documenta perfettamente lo stile della M.M. 6034 facente parte di un lotto di produzione Aeritalia. (USSMA via Michele Palermo)



FIAT G.50^{BIS} M.M. 6034

A lato: riproduzione della M.M. come da foto precedente.

Grazie alla situazione Efficienza Bellica Velivoli della 160ª Squadriglia compilata dal cap. Vincenzo Santandrea in data 15/02/1942 si desume quanto segue:

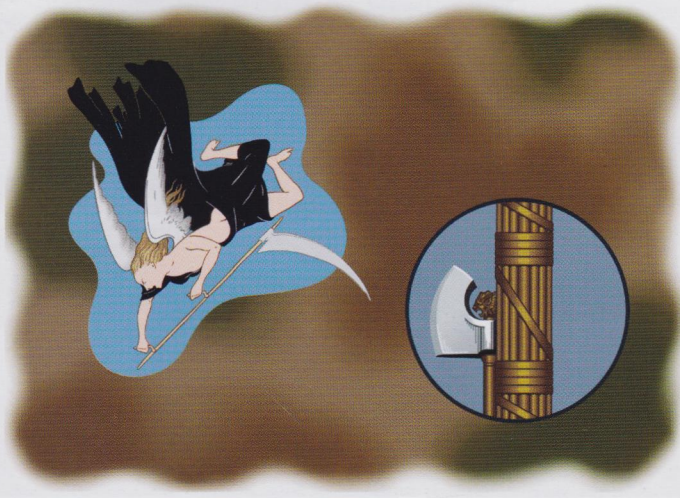
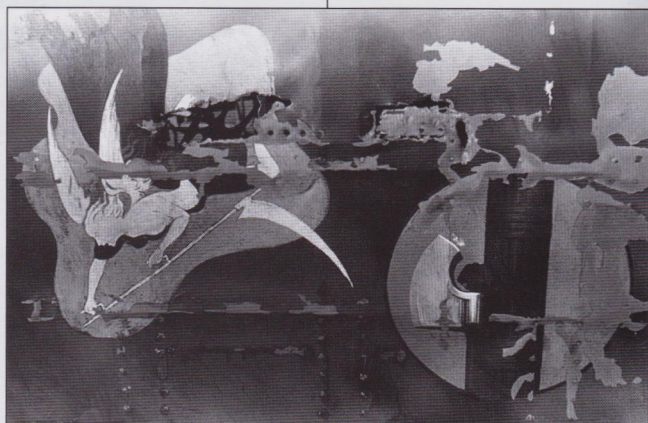
Velivoli Efficienti Bellicamente: FIAT G.50 bis (CMASA) 160-1 M.M. 6408; FIAT G.50 bis Aeritalia 160-2 M.M. 5975; 160-3 M.M. 6087; 160-7 M.M. 6003; 160-8 M.M. 5996 (questo velivolo risultava col maggior numero di ore volo in 207,45); 160-9 M.M. 6005; 160-11 M.M. 5990; 160-12 M.M. 6032. Il 160-10 M.M. 5981 risultava riparabile in squadriglia, mentre il 160-4 M.M. 6028 ed il 160-5 M.M. 6106 venivano dichiarati inefficienti e riparabili in ditta. Il solo 160-6 M.M. 6034 risultava dichiarato fuori uso per incidente di volo del 14/02/1942, ovvero il giorno prima.



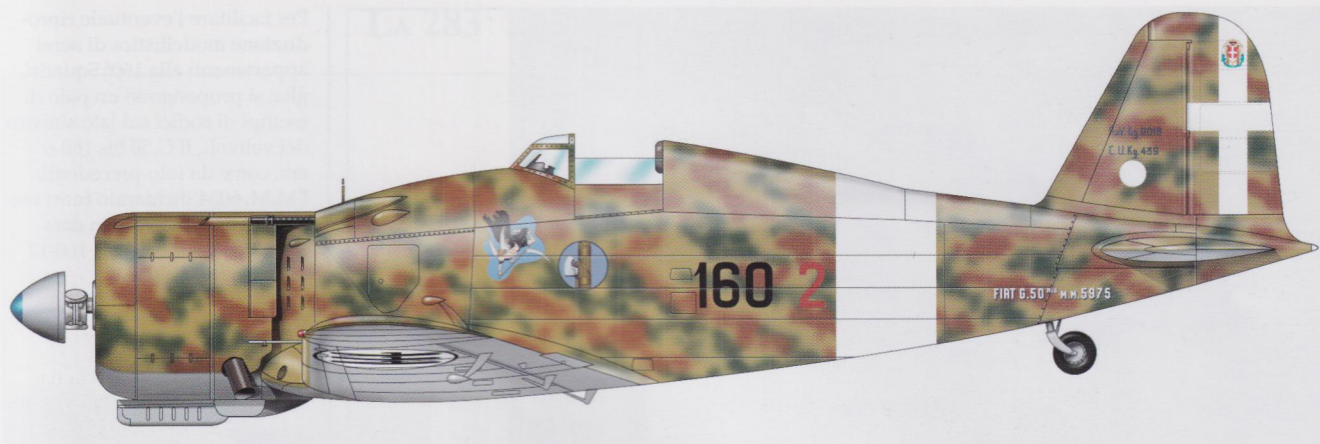
L'immagine ritrae un appartenente alla 160ª Squadriglia accanto allo stemma del reparto apposto su un FIAT G.50bis. (Archivio Giorgio Catellani)

Sotto a sinistra: primo piano dello stemma dell'angelo con falce, stemma documentato sui G.50bis appartenenti alla 160ª Squadriglia. (Archivio Angelo Emiliani)

Sotto a destra: lo stesso stemma fotografato sul relitto di un FIAT G.50bis, come ritrovato degli inglesi a Castelbenito. (Archivio Giovanni Massimello)



La riproduzione dello stemma sulla base delle foto precedenti.



Il FIAT G.50 bis "160-2" M.M. 5975 come molto probabilmente si presentava all'inizio del 1942. (Profilo di Richard J. Caruana)

Relitto di un FIAT G.50 fotografato dagli inglesi a Castelbenito. Nonostante i danni e le scorticature del rivestimento, sono ancora chiaramente visibili sia l'angelo che il fascio in fusoliera, oltre il codice di Squadriglia 160. Dubbi invece sul numero individuale. (Archivio Angelo Emiliani)



Sopra: fusoliere di FIAT G.50 bis accatastate a Castelbenito, fotografate dagli inglesi. In primo piano il velivolo MM 6331, appartenente alla 165ª Squadriglia, danneggiato da bombe a Castelbenito il 10 ottobre 1941. Sul terzo esemplare è distinguibile sia lo stemma dell'angelo, sia, parzialmente, il 160. Dovrebbe trattarsi del 160-1 M.M. 6408, l'unico di produzione CMASA entrato in carico alla 160ª. Interessante la presenza sulla deriva di un cerchio bianco dal significato sconosciuto. I dati matricolari in fusoliera sono in nero disposti su due righe a differenza dell'esemplare successivo che ha la M.M. 5975 corrispondente al 160-2. (Archivio Giovanni Massimello)

160 6

Per facilitare l'eventuale riproduzione modellistica di aerei appartenenti alla 160^a Squadriglia, si propongono un paio di esempi di codici sul lato sinistro dei velivoli. Il G.50 bis 160-6 era, come da foto precedenti, l'M.M. 6034 dichiarato fuori uso per incidente di volo in data 14/02/1942. Il G.50 bis 160-12 aveva la M.M. 6032.

160 12

I FIAT G.50 della 160^a Squadriglia non più efficienti vennero sostituiti gradualmente dai Macchi MC 200. In questa foto, in ambiente tipicamente agreste, è ritratto l'esemplare "160 11". Il distintivo dell'Angelo è ormai dimenticato. (Archivio Fabio Bianchi)



LA 283^a SQUADRIGLIA AEROSILURANTI

Questa inquadratura dell'S.79 "283-12" pronto per entrare in azione rende immediatamente l'idea del compito che sta per svolgere, dando un'impressione di potenza ed aggressività. Notare come il colore Verde Oliva Scuro si estenda anche alla parte inferiore dei cofani motore ed alla gondola ventrale. L'immagine va datata verso la metà del 1942 (o poco dopo).

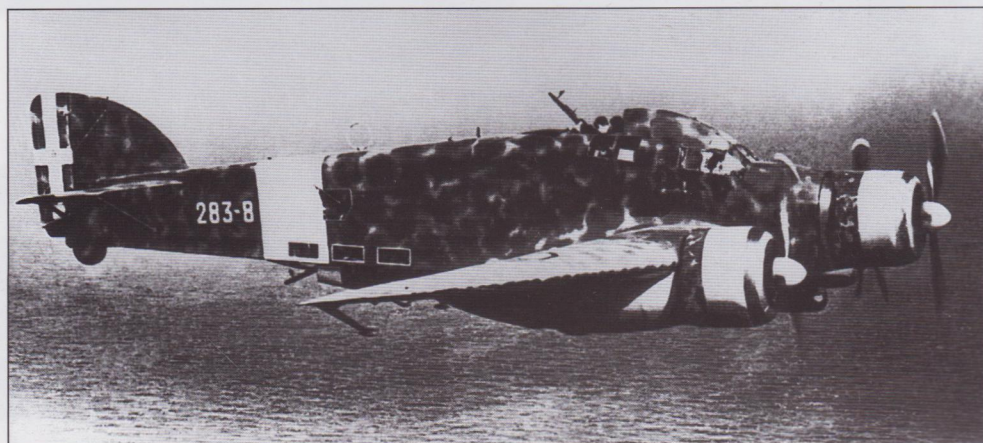
"La squadriglia si è costituita presso l'aeroporto di Ciampino Sud il giorno 4 luglio 1941-XIX°, con equipaggi e apparecchi ivi affluiti dal 1° Nucleo Addestramento Aerosiluranti di Gorizia e dal 2° Nucleo Addestramento Aerosiluranti di Capodichino. Il 15 luglio 1941-XIX° raggiungeva la propria base di schieramento presso l'Aeroporto di Elmas Cagliari".

Così inizia il diario storico della 283^a squadriglia, firmato dal primo comandante, il capitano pilota Giorgio Grossi.

L'unità ha una storia gloriosa, molto densa di avvenimenti e di successi. Ne fa fede il numero di decorazioni al valor militare ricevute dai suoi piloti: quattro medaglie d'oro, quarantacinque d'argento e trentasette di bronzo. Anche il numero delle perdite di piloti sottolinea il generoso impegno dei suoi uomini: ben dodici infatti (su una quindicina mediamente in forza) furono persi in azione.

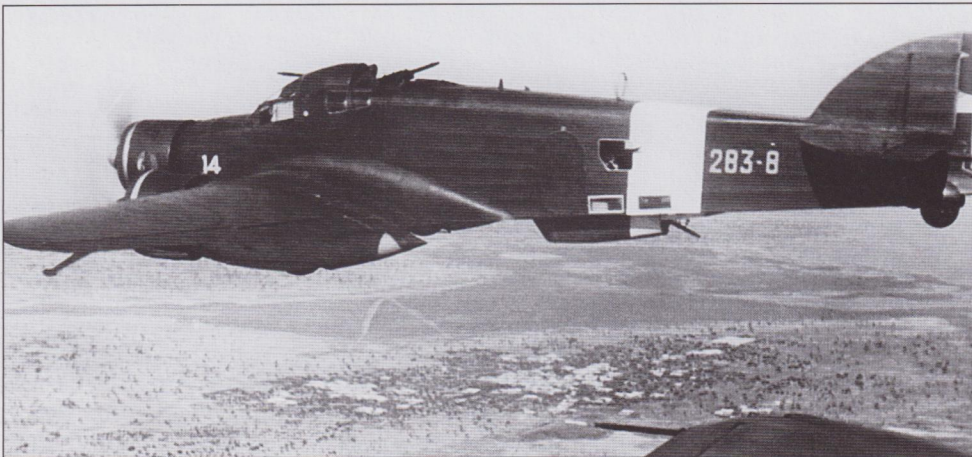
Tra le medaglie d'oro spiccano le due "a viventi" assegnate al capitano Giuseppe Cimicchi e al tenente Francesco Di Bella. Ai piloti della Regia Aeronautica, durante la seconda guerra mondiale, ne vennero attribuite in totale solo quindici.

Interessante foto che ritrae un velivolo di prima dotazione presso la 283^a Squadriglia. La colorazione gialla dei cofani motore fa datare l'immagine anteriormente la fine ottobre 1941, quando tale contrassegno venne abolito. Anche la mimetica a tre colori per le superfici superiori venne presto abbandonata per la specialità aerosiluranti. (Archivio Fabio Bianchi)





L'S.79 "283-4" forse MM 24496. Strano il n° 11 riportato sul muso che non coincide con quello individuale del velivolo. Potrebbe indicare la precedente appartenenza a un'altra unità. Il colore delle superfici superiori si estende alla gondola ventrale e alla totalità delle coperture motori. (Archivio Fabio Bianchi)



L'S.79 "283-8" in volo (MM 21560?). Anche in questo caso appare un numero, sulla parte anteriore della fusoliera, diverso da quello individuale. La colorazione rispecchia gli esemplari ritratti nelle foto precedenti. (Archivio Fabio Bianchi)



Altra immagine a terra dello stesso velivolo. L'elmetto inglese in testa al personaggio ritratto è un "souvenir" ritrovato in occasione di una breve permanenza, alla fine del 1941, di alcuni aerei della squadriglia a Castel Benito. (Archivio Fabio Bianchi via G. Apostolo)

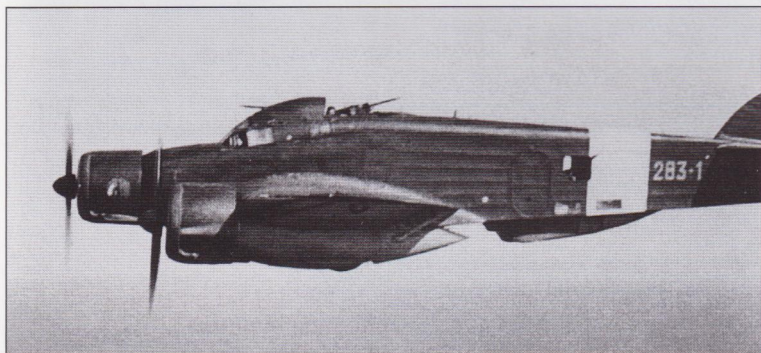
Appena costituita, con gli equipaggi già addestrati, la 283ª Squadriglia Aerosiluranti entrò subito in azione, a cominciare dalla missione del 23 luglio 1941, quando tutti i sei S.79 disponibili vennero impiegati per contrastare il convoglio britannico dell'operazione "Substance", finalizzata a portare rifornimenti e rinforzi a Malta.

Nella pagina a fianco: il profilo dell'S.79 "283-1" M.M. 24341 con la caratteristica, forse unica, di recare la scritta AEROSILURANTE nella parte posteriore della fusoliera. La datazione è il secondo semestre 1942. (Profilo di Richard J. Caruana)



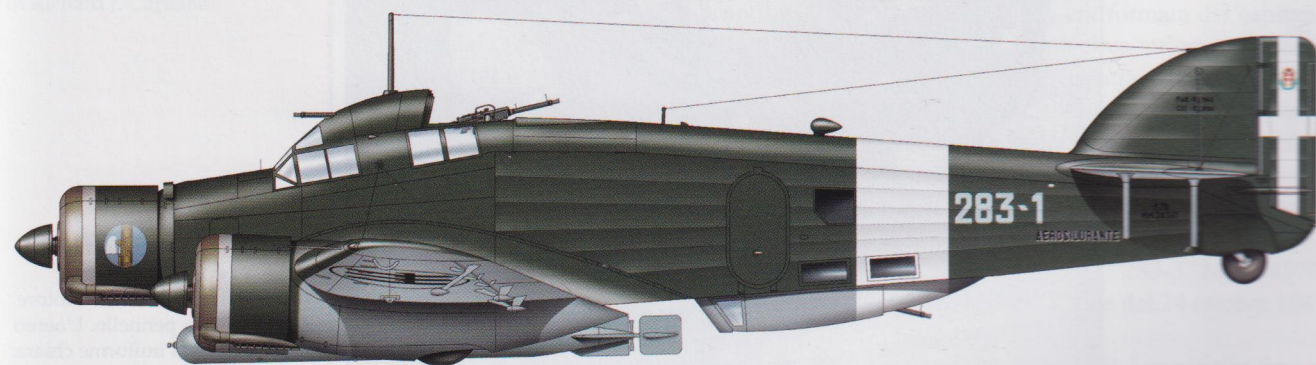
Sotto: il "283-1" MM 24341 in volo. Come si può vedere dal disegno successivo, questo velivolo recava la interessante particolarità della scritta AEROSILURANTE poco sotto i codici identificativi. Il riferimento fotografico si trova sul notiziario CMPR 4/90-1/91. Il pilota che nel secondo semestre 1942 risulta aver volato maggiormente su questo velivolo è il tenente Francesco Belloni (Archivio Fabio Bianchi)

In basso: disegno che riproduce i codici identificativi sul lato sinistro del velivolo della foto precedente.



283-1

AEROSILURANTE



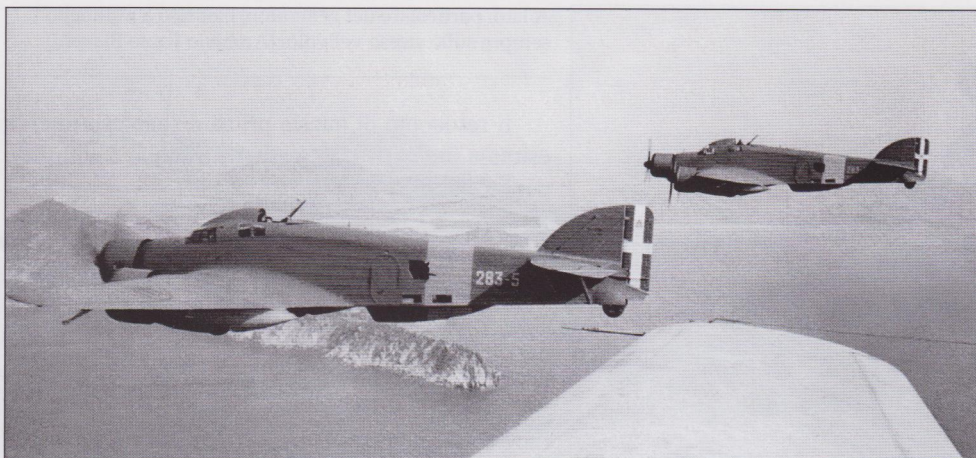
A lato: particolare del generatore elettrico a mulinello sempre sullo stesso velivolo. (Archivio Fabio Bianchi)

Il resoconto di questa prima azione esprime, in estrema sintesi, il drammatico miscuglio di vittorie e perdite che caratterizzò l'attività della squadriglia per circa due anni. I sei S.79 decollarono di primo mattino, suddivisi in due pattuglie. La prima, composta dal capitano Grossi e dai tenenti Camillo Barioglio e Alberto Dolfuss, venne subito intercettata dalla caccia di scorta e fu costretta a rinunciare all'attacco. Nel corso del combattimento il 1° aviere Renzo Sforzini, dell'equipaggio di Barioglio, rivendicò l'abbattimento di un Hurricane. La seconda pattuglia, formata dai tenenti Roberto Cipriani, Bruno Pandolfi e Francesco Di Bella, riuscì a raggiungere il convoglio e a sganciare i siluri, che, secondo le dichiarazioni degli equipaggi, colpirono due piroscafi stimati attorno alle 10.000 tonnellate da parte di Cipriani e Di Bella, ed un incrociatore ad opera di Pandolfi. L'incrociatore risultò essere l'HMS *Manchester* che rimase immobilizzato per nove mesi. Il velivolo di Pandolfi venne però colpito dalla reazione antiaerea e costretto a un brusco ammaraggio. L'equipaggio riportò ferite di varia entità e venne poi recuperato (e catturato) dal cacciatorpediniere HMS *Avon Vale*.

Nel pomeriggio partirono nuovamente Grossi, Barioglio, Cipriani e Dolfuss. L'S.79 pilotato dal tenente Dolfuss fu attaccato da un Hurricane e s'infilò in mare senza lasciare scampo all'equipaggio. Anche il tenente Cipriani fu colpito e costretto ad ammarare; il suo equipaggio venne poi tratto in salvo da un idrovolante della 613ª Squadriglia. Al termine della giornata, con quattro aerei persi e due danneggiati seriamente, l'efficienza della squadriglia fu ridotta a zero. Ai tenenti Cipriani e Di Bella e ai loro secondi piloti, maresciallo Luigi Lucchini e sergente maggiore Domenico Danieli, vennero conferite "sul campo" medaglie d'argento al valor militare.

Arrivarono nuovi S.79 e le azioni ricominciarono.

Il 1° settembre 1941 venne costituito il 130° Gruppo Autonomo Aerosiluranti, formato dalle



Bella foto che ritrae in primo piano l'S.79 "283-5" MM 21861, mentre in secondo piano il "283-6" MM 23971. A prima vista la colorazione sembra essere Grigio Azzurro Chiaro, ma ad una osservazione più attenta si nota come le superfici inferiori risultino più chiare. Dal confronto con la croce bianca in coda, si nota come anche la fascia in fusoliera sia in un colore grigio chiaro. Il "283-6" rivela anche l'obliterazione nella parte dorsale della stessa, la mancanza del fascio sul motore centrale, il timone e le ogive in tinta più scura, probabilmente Verde Oliva Scuro, mentre per quel poco che si vede dell'ogiva di quello in primo piano, questa appare chiara. In compenso l'ala del velivolo dal quale è stata scattata la foto sembra decisamente più chiara. (Archivio Fabio Bianchi)

A fianco: lo stile dei codici presenti sul velivolo in primo piano alla foto precedente, lato sinistro.

Foto ricordo accanto al "283-2", forse MM 24086. Il velivolo sembra essere in Grigio chiaro. Notare l'insolita mascheratura della fascia in fusoliera. (Archivio Fabio Bianchi)

La riverniciatura sul campo poteva avvenire a spruzzo, come si nota sul cofano motore centrale, sia a pennello. L'aereo appare in tinta uniforme chiara. (Archivio Fabio Bianchi)

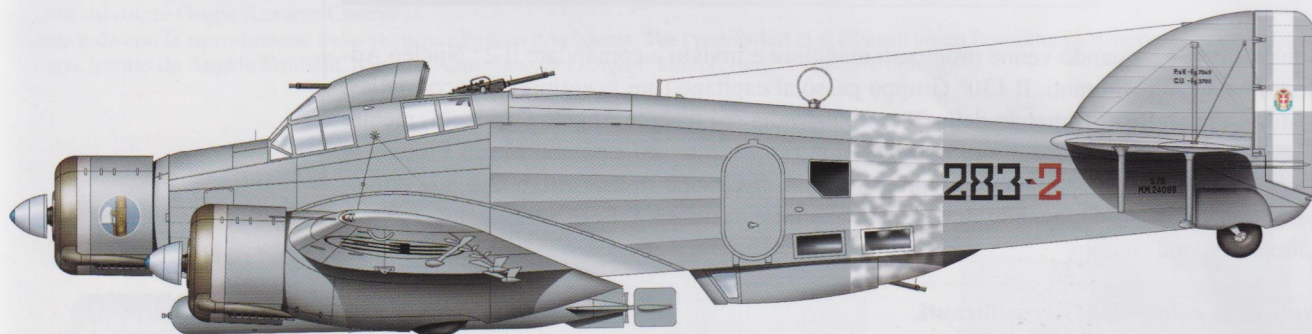


A lato: Altro particolare dello stesso velivolo. Anche in questo caso la fascia in fusoliera ha subito una parziale mascheratura a macchie, ma il particolare più insolito è lo stile dei codici identificativi simile a quello documentati su alcuni S.79 appartenenti però alla 284ª Squadriglia. (Archivio Fabio Bianchi)

Al centro: riproduzione dei codici nello stile in cui appaiono sul velivolo della foto precedente. Il numero individuale è ipotetico.

Squadriglie 280ª e 283ª, con comandante interinale il capitano Grossi, che mantenne il comando della 283ª Squadriglia, mentre la 280ª era agli ordini del capitano Franco Melley; da allora il Gruppo prese parte a tutte le principali battaglie aeronavali del Mediterraneo, incluse le due celebri di “Mezzo Giugno” e “Mezz’Agosto” del 1942.

Un’azione degna di nota del 130° Gruppo si concluse con l’affondamento dell’*Empire Guillemot*, piroscalo da 5720 tonnellate, ad opera al tenente Guido Focacci, che in alcune foto compare sorridente mentre scende dal suo S.79 contraddistinto da un originale distintivo. Questo siluramento, avvenuto il 24 ottobre 1941, è uno dei pochi confermati ufficialmente dall’Ammiragliato britannico.



Riproduzione dell’S.79 della 283ª Squadriglia sulla base delle due foto precedenti. Particolarmente interessante lo stile dei codici in fusoliera. Il numero individuale è presunto. (Profilo di Richard J. Caruana)

In quel periodo il Gruppo aveva messo a punto un’efficace tattica per colpire piroscali isolati in navigazione: una pattuglia di tre S.79 si dirigeva di prora sul bersaglio con gli aerei ai lati abbastanza distanti dal leader; quando la nave virava per evitare l’attacco frontale del leader, offriva il fianco a uno dei due gregari che poteva così sganciare il siluro in condizioni molto favorevoli. Nel caso in questione la pattuglia, decollata da Elmas per attaccare un grosso piroscalo navigante a 30 miglia a nord di Capo Rose, in Tunisia, era formata dal capitano Melley e dai tenenti Manlio Caresio (280ª) e Focacci (283ª). Dopo circa un’ora e mezza di volo il bersaglio venne avvistato a ovest dell’isola della Galite. Il primo attacco di prora venne effettuato da Caresio, con Melley sulla sua sinistra e Focacci dall’altro lato. Il bersaglio virò a dritta ma il siluro sganciato da Melley “piastrellò”, andando a vuoto. L’azione venne ripetuta e questa volta la virata dell’*Empire Guillemot* offrì una splendida occasione a Focacci che sganciò a poche centinaia di metri, colpendo il piroscalo a poppa e danneggiandolo irreparabilmente. Il mercantile affondò in tre quarti d’ora.

Per la cronaca, l’S.79 più frequentemente utilizzato da Focacci era il “283-3” MM 24370, mentre Melley volava abitualmente sul “280-6” MM 23973; nell’azione del 24 ottobre 1941 utilizzò però il “280-3” e Caresio il “280-9”.

Il capitano Grossi rimase al comando del 130° Gruppo e della 283ª Squadriglia fino al



L'S.79 "283-7" MM 24153 in partenza per una missione. Il maggior numero di voli risulta ai comandi del tenente Francesco Cossu. La colorazione del velivolo risulta particolarmente usurata, lasciando trasparire il sottostante Verde Oliva. (Archivio Fabio Bianchi)



Scendendo dal proprio velivolo, il tenente Guido Focacci esprime insolita allegria, probabilmente ritratto allo rientro della sua fruttuosa missione in cui affondò il piroscafo *Empire Guillemot* il 24 ottobre 1941. In alto a sinistra della foto si nota lo stemma della 283ª Squadriglia costituito dal pirata a cavallo del siluro. I salvagente indossati sono color giallo con i due catarifrangenti anteriori rossi e gli altri bianchi; il corpetto è beige. (Archivio Fabio Bianchi)

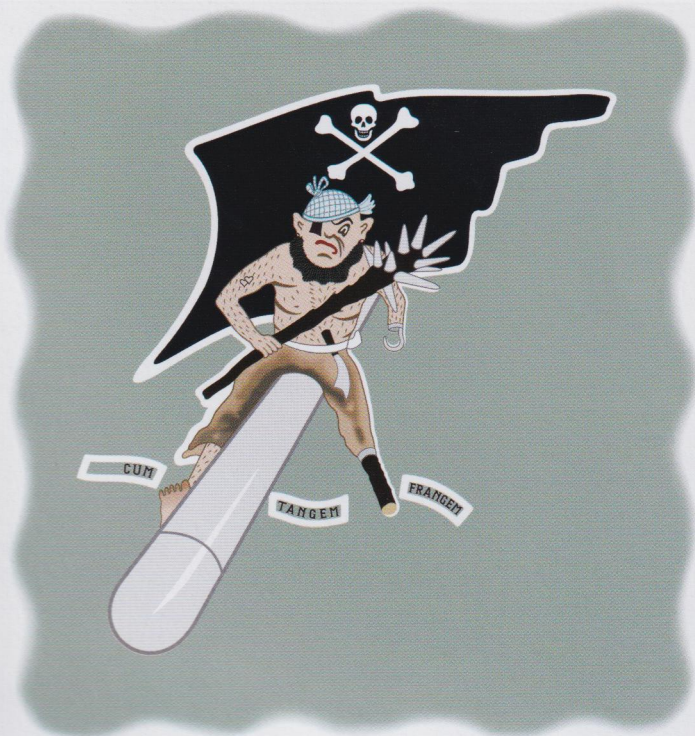
4 febbraio 1942, quando venne promosso maggiore e inviato a comandare il 2° Nucleo Addestramento Aerosiluranti. Il 130° Gruppo passò al capitano (poi maggiore) Franco Melley, sostituito in aprile al comando della 280ª Squadriglia dal tenente Angelo Caponetti, mentre alla 283ª Squadriglia il maggiore Grossi venne rimpiazzato dal capitano Mario Frongia e, successivamente, dal capitano Giuseppe Cimicchi. Il Gruppo rimase attivo fino alla primavera inoltrata del 1943, quando fu destinato alla base di riposo di Forlì, spostandosi infine a Littoria e quindi sciolto.

Note sulle colorazioni Aerosiluranti.

I primi velivoli assegnati ai reparti Aerosiluranti recavano la normale mimetica solitamente a tre colori per le superfici superiori con andamento delle macchie che variava secondo la ditta produttrice. D'altronde, non avrebbe potuto essere diversamente considerato che il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, Generale Francesco Pricolo, probabilmente sollecitato da qualche richiesta specifica, nel febbraio 1941 disponeva *"Che tutti i velivoli, ad eccezione di quelli esistenti a Pantelleria, devono essere verniciati con la mimetizzazione stabilita per i velivoli terrestri"*. Non è chiaro cosa volesse intendere con l'accenno ai velivoli operanti su Pantelleria visto che gli aerosiluranti della 278ª colà dislocati risultavano dipinti esattamente come tutti gli altri, ovvero con mimetica a macchie, fascia bianca e cofani motore totalmente in giallo.

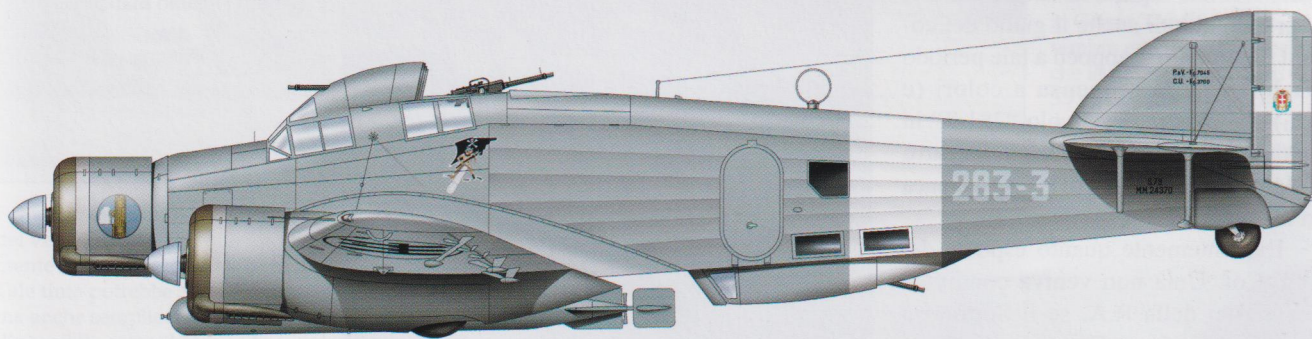
Tuttavia, a fine maggio 1941, il comandante del 1° Nucleo Addestramento Aerosiluranti, Tenente Colonnello Carlo Unia, scriveva all'Ufficio di Stato Maggiore R.A. la seguente missiva, avente per oggetto: *Mimetizzazione degli apparecchi aerosiluranti.*

"La mimetizzazione sugli apparecchi bellici in dotazione, a parte le fasce bianche e gialle distintive di riconoscimento, non è la più efficace per mimetizzare gli apparecchi sul mare, relativamente all'eventuale avvistamento da parte di navi nemiche in navigazione. Inoltre, in seguito all'applicazione della fascia bianca intorno alla fusoliera, e della colorazione gialla degli anelli NACA, gli apparecchi sono divenuti molto visibili sul mare. In seguito alle recenti esercitazioni svolte con unità della R.M., si è constatato che specialmente le fasce gialle sono particolarmente visibili a grande distanza (10-12 mila metri) e che i rilevamenti



Sopra: interessantissimo fotocolore che documenta l'apposizione dello stemma della 283ª Squadriglia su almeno un velivolo. Dalle macchie presenti, confrontate con la foto precedente, si è potuto appurare trattarsi del velivolo solitamente utilizzato dal tenente Guido Focacci che dovrebbe quindi essere il "283-3" MM 24370. Sebbene anche in questo caso la colorazione presenti notevoli tracce di usura, non vi sono dubbi sul colore Grigio Azzurro Chiaro.

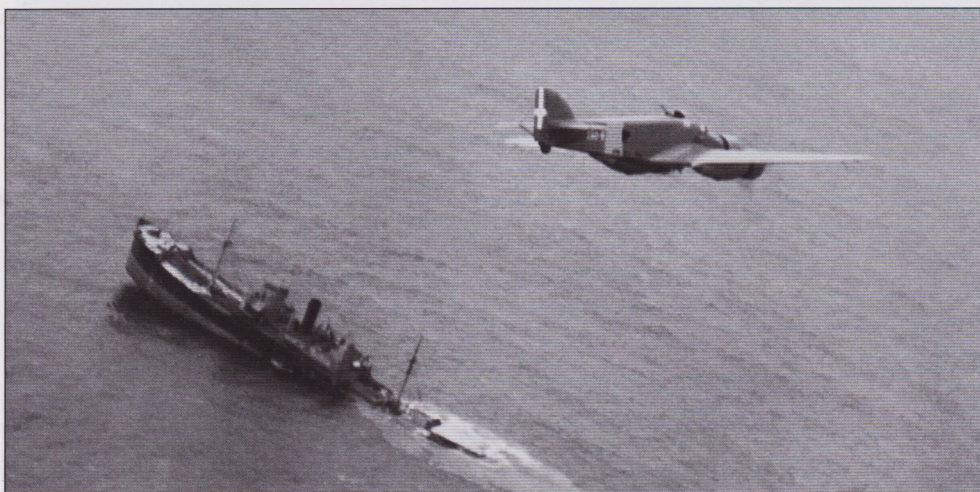
Sopra a destra: la riproduzione dello stemma alla foto precedente. Per i particolari ci si è basati su un bozzetto, purtroppo soltanto in bianco e nero, fornito da Angelo Emiliani. Il motto "Cum Tangem Frangem" suona come "Dove tocco infrango".



Profilo dell'S.79 "283-3" M.M. 24370, utilizzato dal tenente Guido Focacci nel siluramento del piroscafo Empire Guillemot il 24 ottobre 1941. Particolarmente interessante la presenza dell'insegna della 283ª Squadriglia costituita da un pirata armato di mazza ed a cavallo di un siluro. La colorazione del velivolo è totalmente in Grigio Azzurro Chiaro. (Profilo di Richard J. Caruana)

di esse rendono estremamente facile determinare la rotta dell'aereo e tutte le sue manovre. Quindi questo Comando propone che: oltre ad abolire sugli apparecchi aerosiluranti i distintivi gialli e possibilmente anche le fasce bianche di coda (che rendono visibili apparecchi che manovrano all'orizzonte profilandosi rispetto alle navi per guadagnare sul beta d'attacco), siano autorizzate esperienze da effettuarsi sull'apparecchio S.79 MM 23844 (in carico a questo Nucleo) allo scopo di stabilire una colorazione mimetica da effettuare sugli apparecchi aerosiluranti, limitatamente alla loro sezione frontale. Avvalendosi della esperienza acquisita da questo Comando in merito alla mimetizzazione delle navi, alcune delle quali hanno dato risultati veramente ottimi, lo scrivente ritiene di poter giungere a risultati altrettanto soddisfacenti per i velivoli."

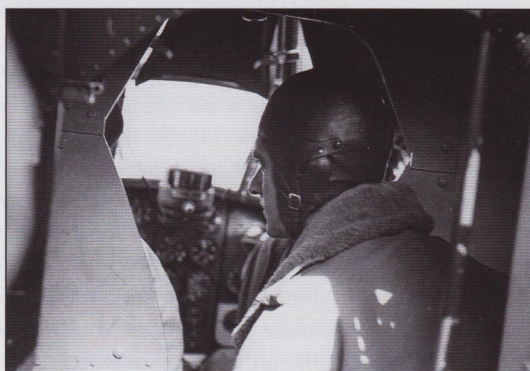
Probabilmente detta proposta era rimasta senza risposta e il fatto interpretato come silenzio assenso se, nelle foto realizzate a Gadurrà (Rodi) il 30 luglio 1941, gli S.79 della 281ª Squadriglia, schierati in occasione della visita del Governatore dell'Egeo, Ammiraglio



Inigo Campioni, mostrano appunto la parte frontale dipinta in Grigio Chiaro, coprendo quindi anche il giallo dei cofani motore. Pressappoco a tale periodo risale anche la sequenza a colori (e b.n.) che mostra il velivolo "281-2" in colorazione totalmente Grigio Azzurro Chiaro, mantenendo però la fascia bianca in fusoliera.

Evidentemente quanto esposto dal Ten. Col. Unia non veniva condiviso dai vertici della R.A. se il Sottocapo di Stato Maggiore, Generale Giuseppe Santoro, nell'agosto 1941, forse dopo aver visto le foto dei velivoli di Rodi, disponeva: *"Non, dico non, autorizzasi speciale verniciatura mimetica per gli aerosiluranti che devono conservare mimetizzazione normale"*.

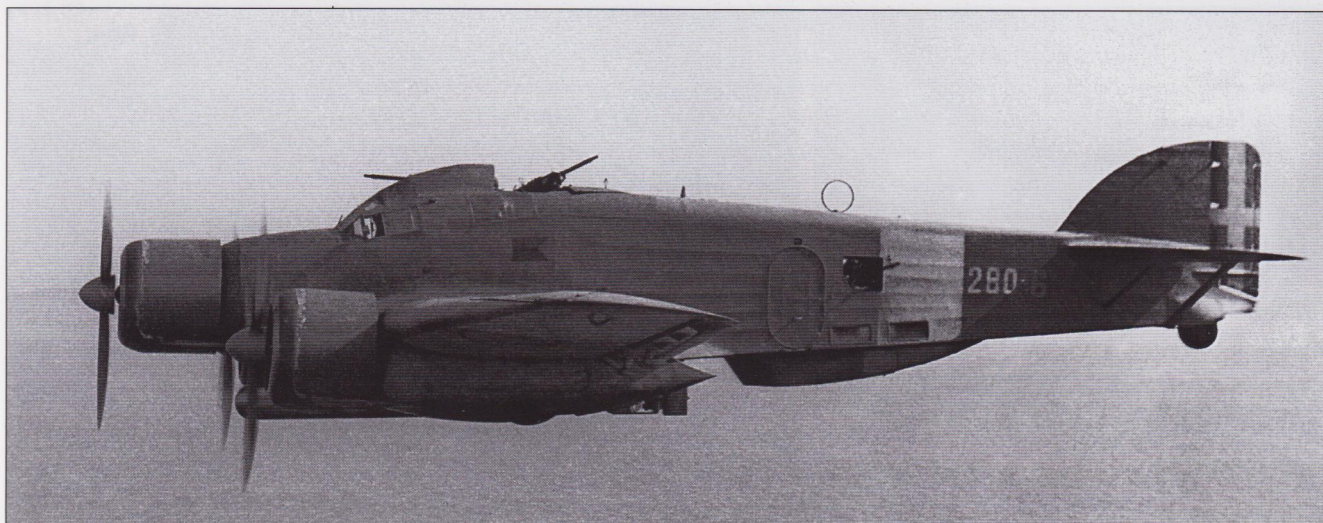
Comunque, già nel corso del 1941 i nuovi velivoli forniti alle unità aerosiluranti recavano la mimetica in Verde Oliva Scuro per le superfici superiori e Grigio Azzurro Chiaro per quelle inferiori, cosa che verrà mantenuta per tutto il periodo bellico. In realtà, stando a quanto riportato da Nino Arena, la tonalità Verde Oliva Scuro per tutti i velivoli bellici



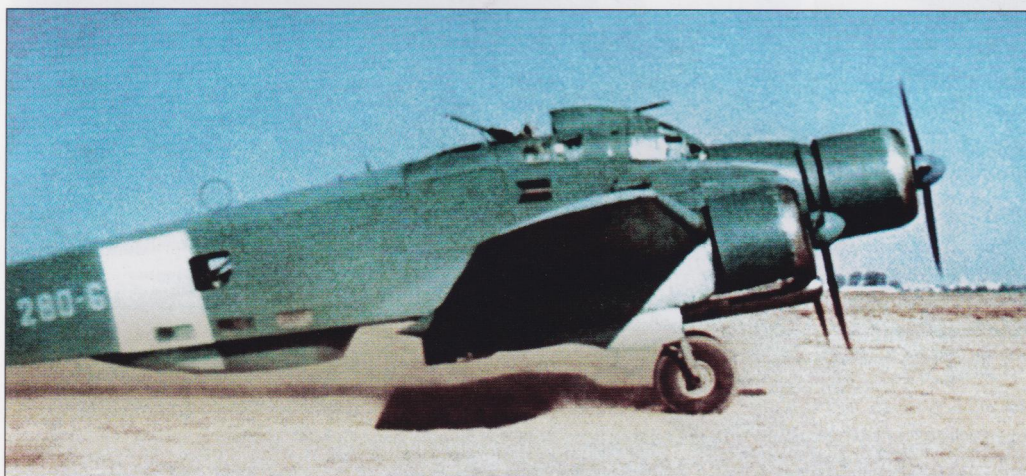
L'S.79 "280-6", MM 23973, sorvola un piroscafo in fase di affondamento. Stando a chi fornì a suo tempo le foto, si tratterebbe dell'*Empire Guillemot*, anche se il diario del reparto in quell'occasione cita l'utilizzo, da parte di Melley, del velivolo "280-3", mentre l'altro velivolo della stessa squadriglia, il "280-9", ai comandi del ten. Manlio Caresio, non sganciò il siluro. Nella seconda immagine la prora del piroscafo appare decisamente più sommersa. Anche in questa occasione si nota come le superfici inferiori del velivolo risultino più chiare di quelle superiori sebbene queste non siano chiaramente in Verde Oliva Scuro. (Archivio Fabio Bianchi)

Vista ravvicinata del piroscafo ormai in fase di affondamento. (Archivio Fabio Bianchi)

L'interno di un S.79, alle spalle dei piloti. (Archivio Fabio Bianchi)

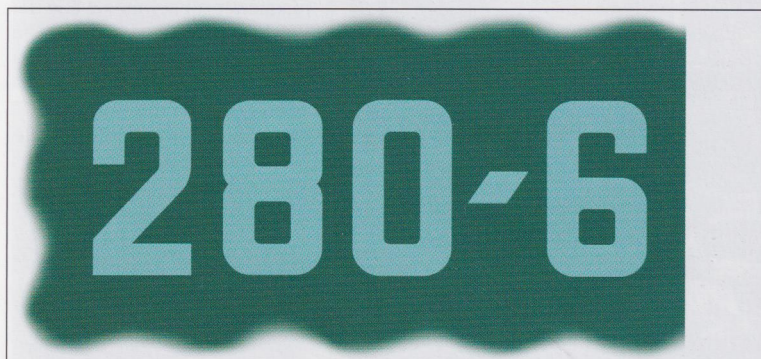


Bella inquadratura ravvicinata dell'S.79 "280-6" MM 23973, normalmente utilizzato dal Cap. Melley che su tale velivolo risulta aver compiuto ben trentadue voli. Ben visibile l'insegna di comandante di Gruppo. A prima vista il velivolo risulta in una colorazione in Grigio Chiaro, ma si nota chiaramente come il bordo alare sia più scuro delle superfici inferiori. La fascia in fusoliera risulta obliterata nella parte dorsale nello stesso colore delle superfici superiori. Le scrostature sugli anelli motore e la mancanza del fascio denotano chiaramente una riverniciatura di tipo campale. (Archivio Fabio Bianchi)



Sotto: il maggiore Franco Melley nella sua divisa fuori ordinanza. Dietro di lui si scorge un velivolo in colorazione Verde Oliva Scuro, ma con la fascia in fusoliera in Grigio. Da alcune foto sembra emergere l'ipotesi che le ultime forniture di S.79 assegnati ai reparti Aerosiluranti giungessero in tale veste direttamente dalle ditte costruttrici.

Fotocolor che pur di mediocre qualità, documenta chiaramente i colori effettivi del velivolo di Melley alla foto precedente. Il verde del velivolo non è chiaramente un Verde Oliva Scuro ed anche il contrasto col Celeste delle ogive è basso. Tale tinta potrebbe essere una vernice reperita fra i surplus in qualche deposito, ma anche semplicemente una mescolanza di tinte regolamentari normalmente disponibili, come il Grigio Azzurro Chiaro ed il Verde Oliva Scuro. (Archivio Giorgio Apostolo)



Riproduzione dei codici presenti sul lato destro del velivolo alla foto precedente.



terrestri, compresi quelli da allenamento e collegamento, così come per tutti gli idrovolanti il Grigio Azzurro Scuro, sarebbe stata sancita dalla Disposizione n° 9012/DGCA del 16/03/1939, "salvo diversa prescrizione mimetica prevista nel capitolato di contratto per la fornitura di aerei all'amministrazione militare". Purtroppo non siamo in possesso di tale disposizione che, se confermata, spiegherebbe i "lotti di colorazione" che si riscontrano presso le varie ditte produttrici di velivoli per la R.A.

Venendo in modo più specifico ai velivoli appartenenti al 130° Gruppo Autonomo Aerosiluranti, appare chiaro che alcuni velivoli in forza al reparto vennero riverniciati totalmente in Grigio Azzurro Chiaro, ma successivamente si ebbe una variante che sembra non abbia riscontro presso altre unità, ovvero una colorazione in un verde decisamente più chiaro rispetto al classico Verde Oliva Scuro. L'S.79 utilizzato dal capitano Melley ne è l'esempio più lampante. Disponiamo infatti di una foto, purtroppo di qualità non idonea alla stampa, ove compare una pattuglia di tre S.79 della 280ª Squadriglia: primo il "280-2" in colorazione chiara ma decisamente usurata, quindi il "280-6" di Melley, affiancato da un altro esemplare in Verde Oliva Scuro. Il velivolo di Melley, appare con verniciatura in buone condizioni, ma in una tonalità intermedia. In merito alla tonalità di detto colore, chi lo vuol intendere come Verde Mimetico 1 (e perché non il 53192?) della cartella CMPR, chi lo assimilerebbe al Verde Azzurro Chiaro della Vitocharts. Ma non è detto dovesse essere una vernice specifica reperita appositamente; trattandosi di una colorazione attuata in reparto, sarebbe bastato usare ad esempio un Grigio Azzurro Chiaro corretto con del Verde Oliva Scuro.

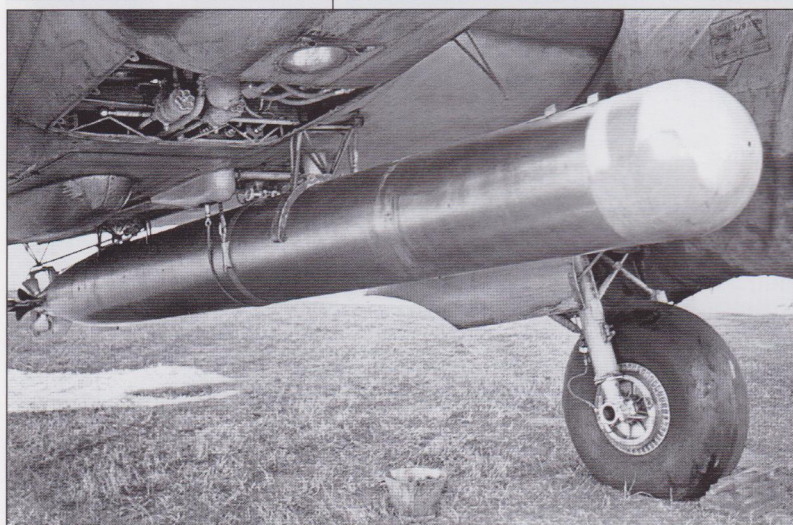
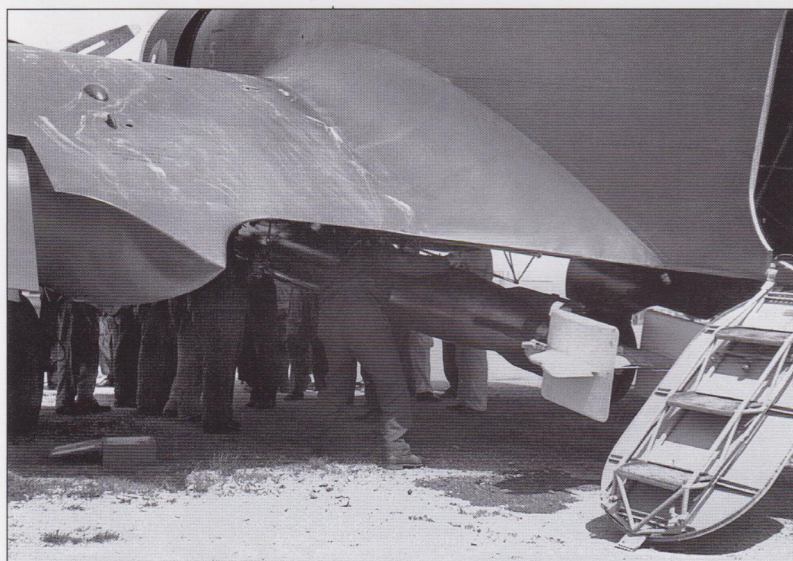
Considerato che molti velivoli del reparto mostrano l'obliterazione della parte dorsale della fascia in fusoliera, è evidente che lo scopo principale era confondersi con il colore del mare, cercando di sfuggire alla caccia avversaria in quota che si stava rendendo sempre più pericolosa. Quindi tale colorazione, alla luce di quanto su esposto, potrebbe aver avuto un doppio scopo, ovvero quello di adottare una colorazione più idonea all'ambiente operativo e nello stesso tempo non violare palesemente gli imperativi impartiti dallo Stato Maggiore.



Lo stemma del 130° Gruppo Autonomo Aerosiluranti tratto dalla copertina del libro di Giuseppe Cimicchi, *Aquile sul Mediterraneo*, Ediz. Ardita, Roma, 1958. Il soggetto dimostra una stretta parentela con quello della 283ª Squadriglia anche se notevolmente difforme nei particolari.



Su questo S.79 dalla colorazione decisamente affaticata, appartenente alla 280ª Squadriglia, si sta procedendo a ritocchi vari e oblitterazione della fascia in fusoliera probabilmente con del Verde Oliva che, ovviamente, appare più scuro rispetto alla vernice alterata dagli elementi atmosferici. La minima parte del numero individuale visibile porta soltanto ad escludere i n° 1,2,4,7 oltre ovviamente lo 0. (Archivio Fabio Bianchi)

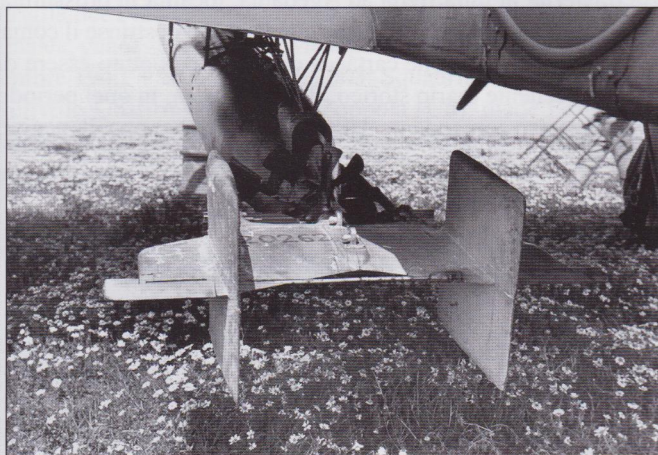
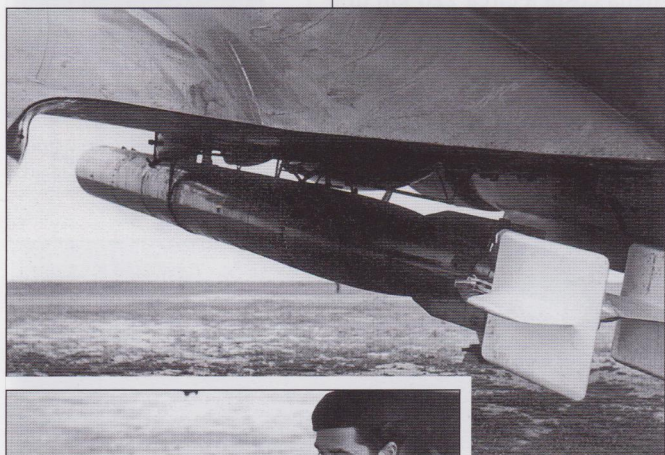


In alto a sinistra: l'aggancio e controllo del siluro prima di una missione richiedeva un notevole impegno. (Archivio Fabio Bianchi)

A sinistra: questo primo piano di un siluro agganciato ad un S.79 permette di studiare molti particolari normalmente non visibili. (Archivio Fabio Bianchi)

In alto: bella immagine che offre una sensazione di potenza dall'insieme del velivolo e il suo armamento.

Sopra: in questo caso al siluro è affidato un messaggio ben preciso sul suo compito: "LAMPO,, PERCUOTI-E-AFFONDA!"



Sopra a sinistra: una vista posteriore del siluro agganciato al velivolo che, con le due immagini che seguono, offre una panoramica completa dell'impennaggio di stabilizzazione della traiettoria aerea.

Sopra a destra: un insolito aggancio del siluro che permette comunque di osservare particolari dell'impennaggio di stabilizzazione della traiettoria di caduta dell'ordigno. Tale stabilizzatore si staccava all'impatto con la superficie del mare. In questo caso la forma dell'insieme denoterebbe un siluro prodotto dalla Whitehead di Fiume. (Archivio Fabio Bianchi)

A lato: uno specialista dà le ultime regolazioni all'arma prima della missione.

LA 26^a SQUADRIGLIA AVIAZIONE SAHARIANA

Questa unità appartiene, sfortunatamente, al gruppo di reparti la cui storia è particolarmente ardua da ricostruire. Infatti, tra i diari storici conservati presso l'Ufficio storico dell'Aeronautica Militare si trova un solo smilzo volumetto riguardante la 26^a Squadriglia dell'Aviazione Sahariana, che copre un periodo di soli tre mesi, dall'ottobre al dicembre del 1941. In compenso è una delle poche di cui si conosce in dettaglio l'origine del distintivo. Il tenente pilota Alfredo Cappellini, infatti, quando prese il comando della squadriglia, l'11 ottobre 1941, iniziando la compilazione del diario storico, ricordò testualmente: *"Il distintivo del reparto nacque in Gialo ai primi di novembre 1941. Su proposta dello scrivente, esso rappresenta un gatto con gli stivali delle sette leghe che, con un lanterino, cerca... Ne è in corso l'ufficiale omologazione ministeriale."*

Altro dettaglio piuttosto singolare, il disegno del bozzetto, qui riportato, si trova allegato al diario.

All'epoca il reparto disponeva di soli quattro Ca.309 Ghibli il cui compito è ben simboleggiato dall'emblema: quello di effettuare lunghi voli di sorveglianza nell'aera a nord-est dell'oasi di Gialo, situata in pieno deserto, al vertice meridionale di un triangolo quasi perfettamente equilatero di circa 400 km di lato, formato da Bengasi, Tobruch e, appunto, Gialo. La base si prestava bene per ricercare gli eventuali movimenti del nemico che tentava di infiltrarsi nelle linee dell'asse percorrendo le piste desertiche dell'interno, assai meno sorvegliate di quelle costiere. In effetti, in più di un'occasione, veicoli nemici, in particolare quelli insidiosi del Long Range Desert Group, vennero avvistati ed in qualche circostanza efficacemente contrastati con mitragliamenti e spezzonamenti. Il 24 novembre 1941, data la sua importanza strategica, l'oasi di Gialo venne occupata dalle forze nemiche. Due giorni prima era stata occupata la vicina oasi di Augila e la 26^a Squadriglia si era trasferita in tutta fretta ad Agedabia, località in prossimità della costa a circa 220 km di distanza. Proprio l'improvviso ripiegamento costrinse il comandante a distruggere col fuoco tutta la documentazione cartacea che avrebbe potuto essere di qualche utilità al nemico, tra cui il precedente diario storico. Per la cronaca, in quel periodo in carico alla 26^a Squadriglia c'era lo stesso comandante dell'Aviazione Sahariana, il maggiore pilota Ottaviano Vimercati-Sanseverino, grande conoscitore del Sahara libico.



In alto: foto di qualità mediocre, ma interessante in quanto documenta l'effettiva apposizione dello stemma sui velivoli della 26^a Squadriglia A.S. Diversamente dal bozzetto, gli stivali appaiono scuri. Notare all'altezza della tasca destra del personaggio ritratto, le lettere finali del logo "GHIBLI". (Archivio Ferdinando D'Amico e Gabriele Valentini)

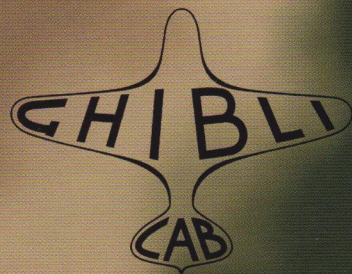
Al centro: il bozzetto del distintivo allegato al diario storico della 26^a Squadriglia Aviazione Sahariana. (Foto Giovanni Massimello)

A sinistra: riproduzione dello stemma sulla base di quanto visibile nella foto.

A destra: riproduzione del logo "GHIBLI" che compariva in fusoliera, poco avanti la MM. Sui velivoli monotinta risulta fosse anche in colore, probabilmente rosso o azzurro.



P. V. K. 1850
C. U. „ 950



GLI S.82

**"603-11" DEL TENENTE PILOTA LUIGI QUATTRIN E
"603-3" DEL TENENTE PILOTA RINALDO LORENTI**

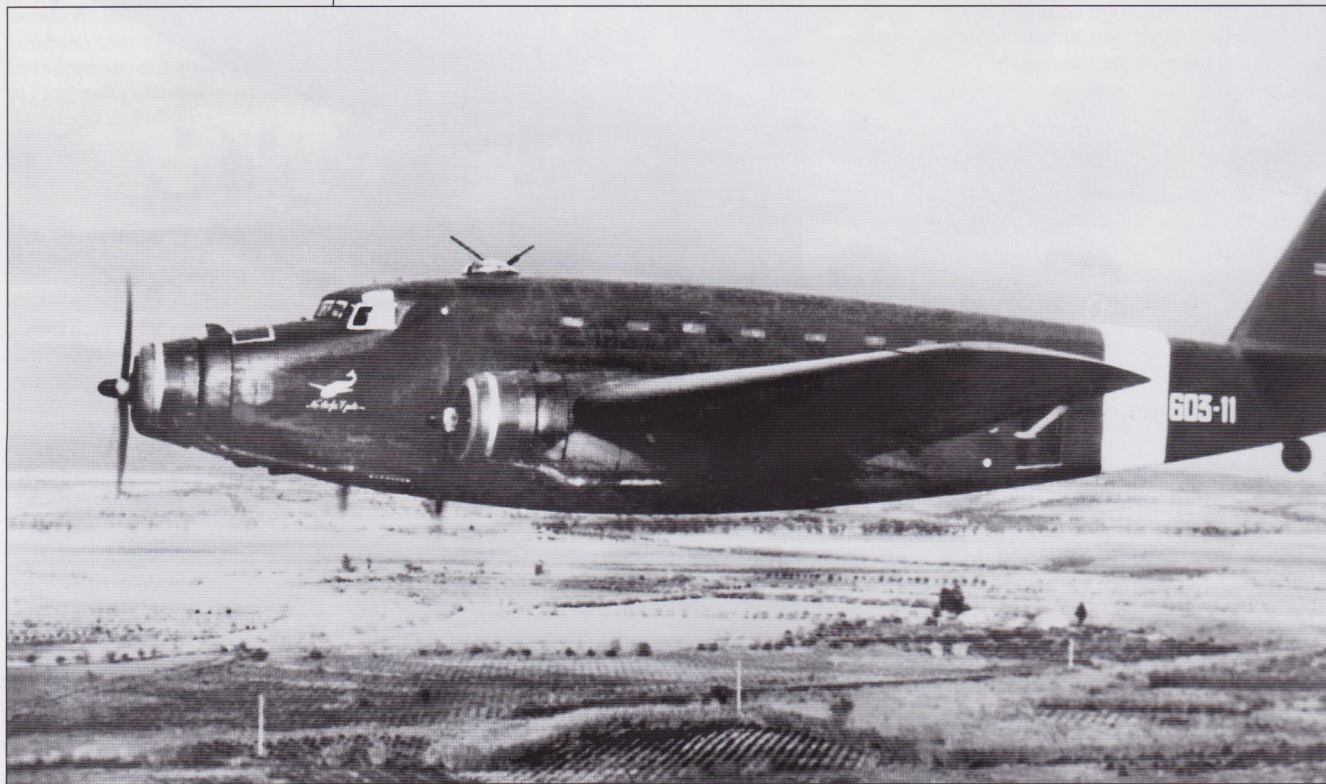
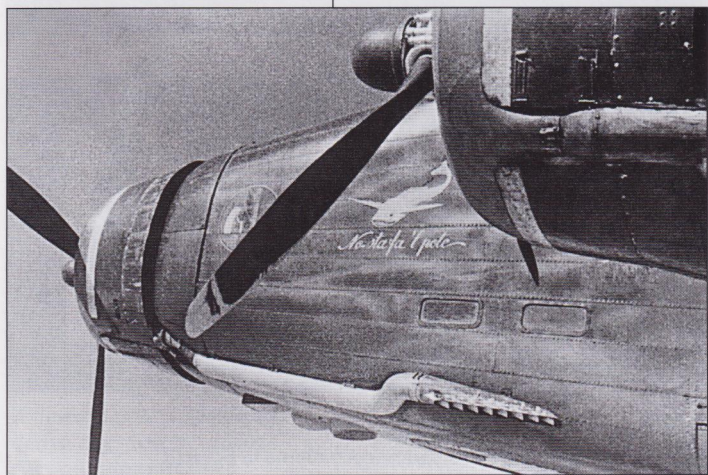


Foto in volo, a bassa quota, dell'S.82 "603-11" del ten. Luigi Quattrin.

Sotto a sinistra: vista ravvicinata del muso del velivolo ove si nota piuttosto bene l'insegna personale sul lato sinistro. Sotto a destra: il disegno relativo che la riproduce.

Come la maggioranza dei piloti appartenenti all'aviazione civile, all'atto dell'entrata in guerra dell'Italia Luigi Quattrin, pilota dell'Ala Littoria, venne militarizzato e inserito nei Servizi Aerei Speciali, che assunsero in forza gli apparecchi di linea.

Assegnato alla 604^a Squadriglia del 145° Gruppo Trasporti volò inizialmente sugli S.75. Operò prevalentemente in Cirenaica, guadagnandosi una Medaglia di Bronzo al Valor militare per l'attività svolta fino a settembre 1940. Passò quindi alla 603^a Squadriglia del 146° Gruppo T, dotata di S.82. Al suo velivolo Quattrin, friulano di Zoppola (Ud), diede l'affettuoso nomignolo dialettale di "No sta fa' l'pote" che si potrebbe liberamente tradurre "Non fare lo stupido", anche se l'espressione originale è un po' più colorita.



A lato: Africa Settentrionale, dicembre 1942. Prigionieri indiani addetti probabilmente ad operazioni di carico e scarico merci del velivolo. Notare il distintivo "No sta fa 'l pote" anche sul lato destro del velivolo.

Al centro: altra immagine che ritrae i prigionieri indiani nella zona posteriore velivolo.

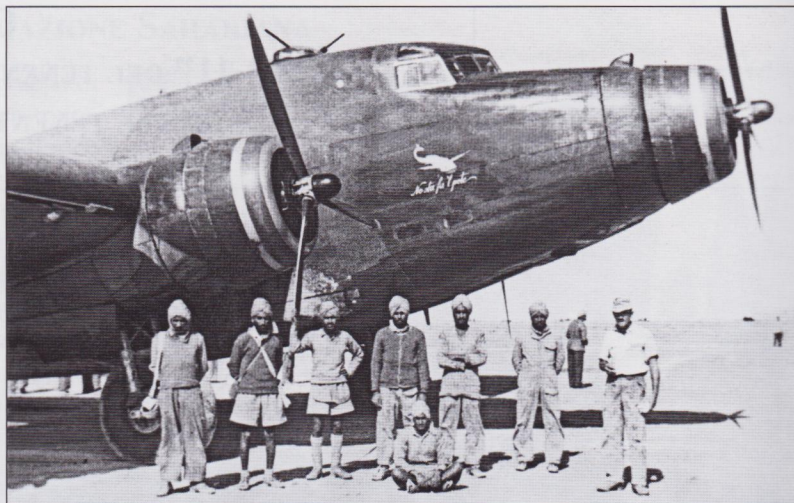
In basso: foto ricordo dell'equipaggio velivolo. Al centro il tenente Quattrin, affiancato dal 2° pilota ten. Alberto Donin e dal marconista serg. Mario D'angelo; ai lati l'armiere 1° av. Domenico Valle e il motorista av. sc. Mazzucchelli

A cavallo della fine del 1942 Quattrin partecipò intensamente ai voli, sempre più indispensabili e sempre più rischiosi, per rifornire le nostre forze in Libia. Nel solo mese di dicembre, alla vigilia della perdita della Libia da parte delle forze dell'Asse effettuò con l'S.82 603-11 otto voli in Africa Settentrionale, decollando da Gerbini e sbarcando a Misurata carburante e materiali vari.

Il suo equipaggio, sostanzialmente fisso come d'uso presso i SAS, era composto oltre che da Quattrin, dal secondo pilota tenente Alberto Donin, dal marconista sergente Mario D'Angelo, dal motorista aviere scelto Mazzucchelli e dall'armiere 1° aviere Domenico Valle. Per il coraggio dimostrato nelle numerosissime missioni dall'ottobre 1940 al dicembre 1942 Quattrin ricevette una Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Passato all'Alitalia nel dopoguerra perì ai comandi del DC-8 I-DIWD, in servizio tra Sidney e Roma, precipitato nei pressi di Bombay il 6 luglio 1962.

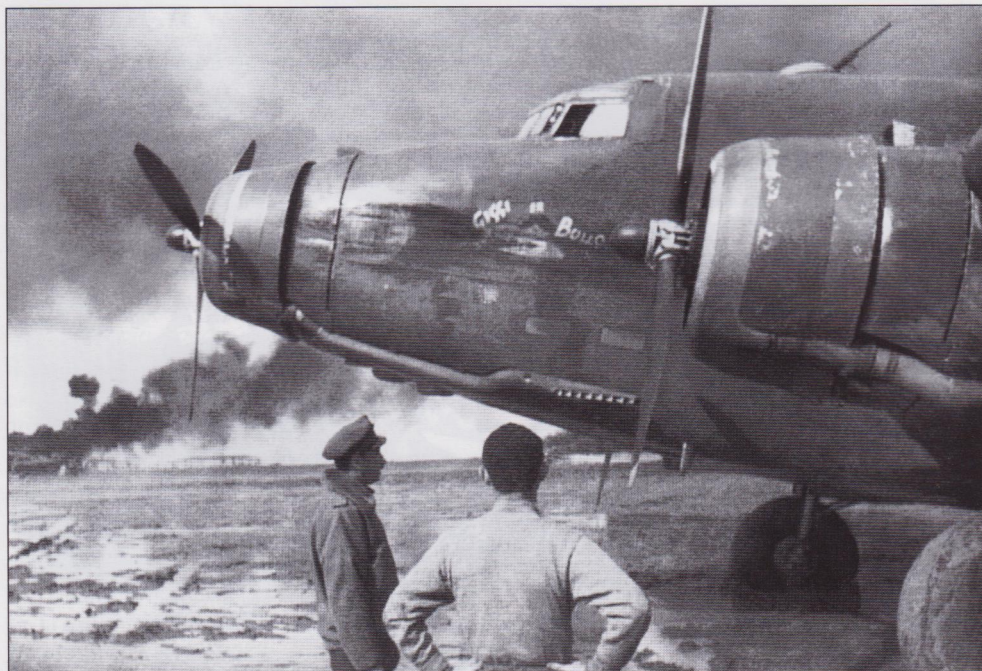
Anche Rinaldo Lorenti, nativo di Bivongi (RC) e pilota civile dell'Ala Littoria, venne assunto in forza dai Servizi Aerei Speciali che militarizzarono mezzi e personale delle aerolinee.



603-11

A sinistra, il disegno riguardante il lato destro.
Sopra, il disegno che riproduce il codice del velivolo in oggetto.

Foto ripresa in data 17 novembre 1942 sull'aeroporto di Benina. Il tenente Lorenti è di spalle e osserva il muso del suo velivolo (codificato 603-3), scampato alla distruzione, ma con evidenti segni di perdita olio da parte del motore centrale. Queste perdite hanno imbrattato e reso quasi illeggibile l'insegna personale costituita da "Giggi er Bullo".



Sotto: immagine scattata nella stessa data della precedente. A destra il tenente Rinaldo Lorenti, a sinistra c'è il suo motorista av.sc. Edmondo Caramanica. Sullo sfondo un S.82 sta finendo di bruciare dopo un attacco di caccia inglesi.



Pilota della 603^a Squadriglia, era comandante a bordo dell'S.82 "603-3", decorato con l'immagine di "Giggi er Bullo", macchietta assai popolare all'epoca, titolare di rubrica fissa sul "Marc'Aurelio".

Il 17 novembre 1942 il "603-3" del tenente Lorenti, con altri sette S.82 del 44° Stormo, fece parte di un convoglio che trasportava da Lecce a Bengasi gli indispensabili fusti di benzina. Qualche difficoltà nell'avviamento del motore centrale costrinse l'equipaggio di Lorenti a un breve ritardo in partenza. Per non attardarsi troppo il comandante decise di seguire una rotta più diretta rispetto a quella pre-

vista per la missione, col risultato di atterrare all'aeroporto di Benina prima dei suoi compagni. Fece quindi in tempo a parcheggiare il suo trimotore prima di veder spuntare all'orizzonte i sette velivoli attesi. Ma questi vennero osservati anche da alcuni caccia inglesi che li mitragliarono appena atterrati. Cinque S.82 andarono in fiamme e con essi il loro prezioso carico; gli equipaggi erano già sbarcati per cui le vittime umane si limitarono ad un solo pilota, il maresciallo Giuseppe Aldorisio.

Nelle immagini scattate a Lorenti e al suo motorista, l'aviere scelto Edmondo Caramanica, si nota l'alta colonna di fumo nero che si alza da

A destra: i pesi indicati sulla deriva degli S.82 in versione Aerorifornimento.

P. a V. Kg. 11.300
C.U. Kg. 7.400



Qui a lato: la ricostruzione dell'insegna personale apposta sul velivolo pilotato dal ten. Lorenti. Ovviamente i colori sono ipotetici. A similitudine del velivolo del ten. Quattrin, è probabile fosse presente su entrambi i lati.

Sotto: Giggi il Bullo così come compariva sul "Marc' Aurelio".

un trimotore ormai consumato dalle fiamme.

Lorenti, decorato di una medaglia d'Argento al Valor Militare, sopravvisse alla guerra e tornò alla sua carriera di pilota civile nei ranghi dell'Alitalia.

Colorazioni

La mimetica dei due velivoli in oggetto è quella "metropolitana", ovvero Verde Oliva Scuro 2 per le superfici superiori e Grigio Azzurro Chiaro 1 per quelle inferiori. Il fascio in fusoliera era quello tipico SIAI con bordino bianco esterno.

L'insegna personale del ten. Luigi Quattrin voleva probabilmente essere una balena alata, anche se la forma del cetaceo reale è piuttosto diversa. Il colore appare molto chiaro al punto di sembrare totalmente bianco, ma la vista ravvicinata lascia intravedere dei particolari che speriamo di aver interpretato con sufficiente corrispondenza al soggetto reale. La scritta "No sta fa 'l pote" era in bianco. Come già accennato, si può tradurre in "Non fare lo stupido", ma il significato, rivolto al velivolo, si può anche intendere "Non fare scherzi". L'insegna era posta su entrambi i lati dell'aereo, con il cetaceo rivolto sempre verso l'avanti.

A favore di possibili riproduzioni modellistiche, presentiamo anche i codici "603-11" nel loro stile.

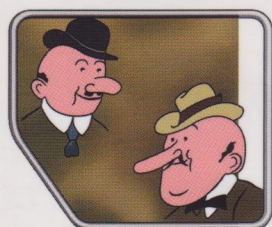
Per quanto riguarda il velivolo del ten. Rinaldo Lorenti, l'insegna personale, nella foto che la documenta risulta purtroppo quasi totalmente ricoperta dalle perdite d'olio del motore centrale. Si è comunque notato che la scritta "Giggi er Bullo" riprendeva piuttosto fedelmente, anche nello stile dei caratteri, quella che compariva sul "Marc' Aurelio" (ove però risultava "Giggi il Bullo"), per cui ci si è basati sul disegno originario anche per il personaggio. Ovviamente i colori apposti sono del tutto ipotetici, ma si è ritenuto valesse la pena riproporre stemmi che sui velivoli da trasporto erano una vera rarità, rendendo inoltre omaggio a uomini che, nello svolgimento di un servizio poco appariscente e piuttosto sottovalutato, in quanto a coraggio non erano certamente secondi a nessuno.

BIBLIOGRAFIA

- G. Alegi - *La Storia dell'Aeronautica Militare - I velivoli* - Aviator Edizioni - Roma 2013
- G. Apostolo - *Ali Tricolori - Gli Aerei Militari Italiani 1923-1934* - Storia Militare Dossier N° 8 - Maggio-Giugno 2013
- R. Bassi - *Il Cielo di Campoformido - Storia dell'aeroporto della città di Udine, Prima parte: dalle origini all'8 settembre 1943* - Campanotto Editore, Pasian di Prato (UD) 2008
- R. Bassi - *Il Cielo di Campoformido - Storia dell'aeroporto della città di Udine, Parte seconda: dall'8 settembre 1943 al 1998* - Aviani & Aviani editore, Udine 2011
- R. Bassi - R. Bersani - *Un aeroplano che non ritorna - Storia del S.Ten. Mirto Bersani, pilota del 1° Stormo Caccia* - Aviani & Aviani editore - Udine 2011
- R. Bassi - F. Chianese - C. d'Agostino - *Quelli del Primo - Il 1° Stormo nelle immagini alle origini al 1940* - Associazione Culturale 4° Stormo Gorizia - Aviani & Aviani editori - Udine 2012
- A. Emiliani - G.F. Ghergo - A. Vigna - *Spagna 1936-39* - Intergest - Milano 1976
- A. Emiliani - G. F. Ghergo - A. Vigna - *Regia Aeronautica: Balcani e fronte orientale* - Intergest - Milano 1974
- A. Emiliani - G.F. Ghergo - *Ali in Spagna* - Giorgio Apostolo Editore - Milano 1997
- G. Garelo - *Regia Aeronautica e Armée de l'Air* - Edizioni Bizzarri - Roma 1975
- G. Garelo - *L'Aeronautica Nazionale Repubblicana* - Parte 1ª - Storia Militare Dossier n. 20 - Luglio-Agosto 2015
- R. Gentilli - *L'Aviazione da Caccia Italiana 1918-1939 - Vol. I° e II°* - Ed.A.I. s.r.l. - Firenze 1980 - 82
- R. Gentilli - P. Varriale - *I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra* - Aeronautica Militare, Ufficio Storico - Roma 1999
- O. Giuffrida - *Buscaglia e gli Aerosiluranti* - Stato Maggiore Aeronautica - Ufficio Storico - Roma 1998
- C. Gori - *Il Savoia Marchetti S.M. 79 nel secondo conflitto mondiale* - Aeronautica Militare - Ufficio Storico - Roma 2004
- C. Lucchini - E. Leproni - *Luftkrieg über Afrika 1940-1943 - Band I e II* - Flugzeug Publikationen - Germania 1998-1999
- L. Luppi - *L'Arciere Alato - Dal 1° Stormo C.T. alla 1ª B/A O.S.* - IBN Editore - Roma 2012
- F. Morlacchi - *Alfredo Morlacchi 25 anni sempre in volo* - Giorgio Apostolo Editore, Milano 2013
- F. Pagliano - *Araldica del Cielo* - Rizzoli Editore - Milano 1978
- G. Pesce - *Il "Walzer" del 102° Gruppo* - S.T.E.M.-Mucchi - Modena 1976
- F. D'Amico - G. Valentini - *Camouflage and Markings of the Aeronautica Nazionale Repubblicana 1943-1945* - Ian Allan Publishing - England 2005
- M. Palermo - L. Slongo - *Ali d'Africa, Il 1° Stormo C.T. in Africa Settentrionale* - Avioliibri Records N° 9 - IBN Editore Roma 2009
- V. Punzi - *Scorta d'onore alla Celeste Patrona - L'aeroporto di Loreto e l'Aeronautica Militare 1920-1944* - Il lavoro editoriale 2001
- AA.VV. - *Regia Aeronautica: Caccia & Assalto 1940-1943 - Parte 1ª, 2ª, 3ª* - La Bancarella Aeronautica - Torino 2002 -2009
- AeroFan* - Numeri vari - Giorgio Apostolo Editore - Milano
- Ali d'Italia* (monografie) - La Bancarella Aeronautica - Torino
- Ali Nuove* - Rivista periodica - Roma
- Diari storici USSMA* - Roma
- Notiziario CMPR 4/90-1/91* - Ravenna
- Notiziario GMT* - Numeri Vari - Gruppo Modellistico Trentino di Studio e Ricerca Storica
- Storia Militare* - Numeri Vari - Albertelli Editore - Parma

INDICE

Prefazione	pag. 3
Ringraziamenti	pag. 4
La 32 ^a Squadriglia Ricognizione SVA	pag. 5
Il 1° Stormo Caccia terrestre	pag. 9
Squadriglie e stemmi del 67° gruppo O.A.	pag. 37
L'8° Stormo Bombardamento Terrestre	pag. 52
La II ^a ZAT nel 1929	pag. 71
Il 54° Gruppo B.T. "Nocte Favente"	pag. 73
Il 160° Gruppo Autonomo C.T.	pag. 78
La 239 ^a Squadriglia (97° Gruppo Bombardamento a Tuffo, poi 102° Gruppo Tuffatori) e Giuseppe Cenni	pag. 83
La 252 ^a Squadriglia Bombardamento Terrestre	pag. 99
Il Leone della 223 ^a Squadriglia	pag. 108
151° Gruppo C.T. - I primi distintivi	pag. 110
La 176 ^a Squadriglia Ricognizione Strategica Terrestre	pag. 116
L'Angelo della 160 ^a Squadriglia C.T.	pag. 120
La 283 ^a Squadriglia Aerosiluranti	pag. 125
La 26 ^a Squadriglia Aviazione Sahariana	pag. 136
Gli S.82 "603-11" del Tenente Pilota Luigi Quattrin e "603-3" del Tenente Pilota Rinaldo Lorenti	pag. 137
Bibliografia	pag. 141



€ 30,00

ISBN: 978-8898631070



9 788898 631070 >